ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 40 gr**

Nr. 16. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 30 kwietnia 1928 r. | Ogólnego zbioru Nr. 212

O linję Gdynia-Kłajpeda.

Wzmiankowaliśmy już o komunikacji pierwszym litewskim parowcem rozpoczętej na linji Kłajpeda—Gdańsk—Szczecin.

Dopiero 26-go kwietnia odwiedził ten parowiec („Lydys") port gdański w drodze z Kłajpedy do Szczecina.

Jestto mały statek towarowy o ładowności 196 ton rej. netto, przypominający swą wielkością szwedzkie Sven, Iris, Karin, częste w porcie gdańskim i dające podobno na swych okrężnych podróżach wcale niezły dochód.

Nasz parowiec pasażerski „Gdańsk" jest nieco większy i gdyby posiadał obszerniejsze ładownie całkowicieby się nadawał do żeglugi Gdynia—Kłajpeda. Jest on jednak parowcem pasażerskim, co daje mu minusy ze względu na niemożliwość wzięcia większego ładunku, lecz zato olbrzymie plusy dla komunikacji osobowej.

Zbyteczne jest chyba dowodzić, że komunikacja pasażerska morska z Litwą drogą na Gdynię—Kłajpedę jest bardzo pożądana.

Zastąpić ona może w dużej mierze komunikację lądową, wciąż jeszcze utrudnioną na granicy polsko-litewskiej.

Front morski jest pod tym względem zupełnie odmienny: o ile sztuczne przeszkody stopniowo zostaną usunięte, nastąpić powinna ożywiona komunikacja osobowa, o charakterze handlowym.

Parowiec „Gdańsk" mógłby odjeżdżać co drugi dzień z Gdyni i Kłajpedy, biorąc również pasażerów z przystani sopockiej.

Tego rodzaju komunikacja pozwoliłaby na podróż szybką i wygodną z całej Polski do Litwy i na cały wschodni Bałtyk, z ominięciem drogi przez Prusy Wschodnie, i odwrotnie, z tych krajów do Polski.

Linja ta nie tracąc nawet na szybkości mogłaby być dociągnięta do łotewskiej Lipawy, gdyż między Kłajpedą i Lipawą niema ożywionego ruchu kolejowego.

W ten sposób zostałyby związane szybką komunikacją pasażerską na Bałtyku: Polska, Wolne Miasto, Litwa i Łotwa. -Lipawa, jak wiadomo, ma dogodne dalsze połączenie kolejowe w kierunku na Rygę i Tallinn.

Przypominamy nawiasem, że w okresie usilnej repatryjacji powojennej z Rosji do Polski istniała linja osobowo-towarowa Lipawa—Kłajpeda—Gdańsk.

Pod tym względem nowa linja powraca do raz już wytkniętej drogi rozwoju tej komunikacji.

Również obecnie istnieją linje okrężne, zawadzające kolejno o Gdańsk i Kłajpedę (szwedzkie i niemieckie linje) a nawet o Gdynię i Kłajpedę (parowce Pologne i Virginie francuskiej Kompanji Transatlantyckiej).

Są to jednak linje towarowe, francuska zaś, która jest osobowo-towarową, odwiedza Gdynię tylko w jedną stronę. Oczywiście, linji francuskiej, łączącej Polskę i Litwę z Francją dużemi okrętami, w przerwach jedno do dwutygodniowych, nie można uważać za środek regularnej komunikacji pomiędzy Gdynią a Kłajpedą.

Co do ładunków, linja pasażerska z Gdyni mogłaby brać przeważnie przesyłki terminowe, oraz pocztę.

Dla ładunków w większej ilości np. cementu również nadaje się Gdańsk, a dla ładunków masowych jak np. węgiel nadaje się jako port załadowania nie tylko Gdynia i Gdańsk, lecz również Tczew, który wysyłać może węgiel na lichtugach morzem i na berlinkach drogami wodnemi przez Prusy Wschodnie do Kłajpedy.

Widzimy więc z powyższego, że zadanie linji osobowej Gdynia—Kłajpeda (w szczegółowym wykonaniu Gdynia-Sopoty-Kłajpeda-Lipawa) może spełniać najwłaściwiej swe zadanie jako bardzo częsta, szybka i regularna komunikacja pasażerska z niewielką ilością drobnicy, a dla tych celów parowiec „Gdańsk" całkowicie się nadaje. Żegluga całoroczna parowcem Gdańsk do Kłajpedy jest najzupełniej możliwa. Typowym statkiem bałtyckiej żeglugi osobowej jest parowiec duński Niels Ebbesen, dowożący z Gdańska do Kopenhagi podróżnych, wsiadających tam

na statki transatlantyckie. Statek ten nieznacznie przewyższa Gdańsk swojemi rozmiarami, a jest przystosowany do przewozu pasażerów wszystkich klas i utrzymuje komunikację przez całą zimę.

Niema więc powodu obawiać się, że parowiec „Gdańsk", który ma specjalne przeciwlodowe wzmocnienia, nie mógł podołać warunkom żeglugi zimowej do Kłajpedy.

Byłoby bardzo pożądane żeby formalne przeszkody komunikacji z Litwą przynajmniej na morskim froncie zostały tak dalece usunięte, ażeby żegluga pasażerska z Gdyni do Kłajpedy stała się jaknajprędzej faktem dokonanym.

Polskie ustawodawstwo morskie.

Przegląd aktów ustawodawczych, ostatnio ogłoszonych, świadczy najdobitniej o znaczeniu, jakie czynniki rządowe do spraw morskich przywiązują pod względem prawnym, pragnąc całą tą, tak nową dla nas, dziedzinę gospodarczą uporządkować. W ciągu krótkiego czasu dokonana została olbrzymia praca ustawodawcza, dająca zrąb polskiego ustroju prawnego morskiego, który w innych społeczeństwach zaledwie w ciągu wielu lat praktyki oraz ustawodawczej działalności został ustalony, Doświadczenia państw obcych oraz ich ustawodawstwa morskiego były tu cenną pomocą.

Tak więc wymienimy w chronologicznym porządku:

1) Rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 17 maja 1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych (D. U. R. P. nr. 47, poz. 422).

2) Rozporządzenie Pana Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 24 listopada 1927 r. (D. U. R. P. nr. 105, poz. 609), wykonawcze do cytowanego wyżej Rozporządzenia Pana Prezydenta, zawierające nadto regulamin w sprawie obliczania pojemności morskiego statku handlowego.

3) Rozporządzenie PP. Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa z dn. 22 grudnia 1927 r. w sprawie ulg celnych, dochodzących do 90 % cła normalnego, na statki morskie różnego rodzaju (D. U. R. P. nr. 117, poz. 1009). Ulga powyższa obowiązuje przez cały 1928 r.

4) Rozporządzenie Rady Ministdów z dn. 21 grudnia 1927 r. w przedmiocie wyjęcia z pod kompetencji Ministerstwa Rolnictwa oraz przekazania Ministrowi Przemysłu i Handlu spraw rybołóstwa morskiego (D. U. R. P. nr. 5, poz. 33). Rozporządzenie powyższe zmierza po linji skupienia w kompetencji Ministerstwa Przemysłu i Handlu całokształtu spraw morskich.

5) Rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 11 października 1927 r. o emigracji (D. U. R. P. nr. 89, poz. 799) oraz wykonawcze do tegoż Rozporządzenie Pana Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dn. 23-go grudnia 1927 r. (D. U. R. P. nr. 6, poz. 37). Rozporządzenia powyższe regulują nader poważny dla rozwoju naszych stosunków emigracyjnych zakres zagadnień dotyczący linji okrętowych trudniących się przewozem emigracji zamorskiej.

6) Rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 24 lutego 1928 r. określające warunki uzyskania stanowisk oficerskich w polskiej marynarce handlowej (zmiana i uzupełnienia ustawy z dn. 6 lipca 1923 r. (D. U. R. P. nr. 75, poz. 588).

7) Rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 29 lutego 1928 r. w sprawie zmiany art. 1 rozporządzenia z dn. 30 października 1926 r. o utworzeniu powiatu morskiego w Gdyni (D. U. R. P. nr. 78, poz. 443) przywracające, poza wydzieloną Gdynią, siedzibę powiatu w Wejherowie, z wyłączeniem paru gmin, przekazanych do pow. kartuskiego. Rozporządzenie powyższe zwiększy niewątpliwie możność szybszego rozwoju Gdyni, jako obecnie już miasta o 6 000 ludności stałej, posiadającego własne zadania, odrębne od zadań samorządu gminnego wiejskiego.

8. Rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 6 marca 1928 r. o poddaniu Kapitanatu Portu Morskiego w Tczewie kompetencji Urzędu Marynarki Handlowej w Gdyni (Dz. U. R. P. nr. 26, poz. 233). Rozporządzenie to nadaje ustrój morskiego portu dla rozwijającego się poważnie portu w Tczewie.

9. Rozporządzenie PP. Ministrów Przemysłu i Handlu oraz Skarbu z dn. 29 lutego 1928 r. w sprawie ustalenia wysokości opłat portowych od ładunku, postojowych i pilotowych (D.U. R. P. nr. 28, poz. 264). Powyższe rozporządzenie reguluje obecnie całokształt spraw opłat.

10) Rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 6 marca 1928 r. o uzupełnieniu i zmianie niektórych postanowień ustawy z dn. 28 maja 1928 r. o polskich statkach handlowych morskich (D. U. R. P. nr. 29, poz. 269). W rozporządzeniu powyższem zezwolone jest podwyższenie do 49 % udziału obcokrajowców w kapitale zakładowym.

W zakresie żeglugi śródlądowej wydane zostało ponadto:

11) Rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 6 marca 1928 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (D. U. R. P. nr. 29, poz. 268), regulujące jeden z ważniejszych działów żeglugi rzecznej.

12) Wreszcie należy wymienić jedno z najważniejszych rozporządzeń z omówionego powyżej działu, a mianowicie Rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (D. U. R. P. nr.38, p. 366) ustalające jako władzę I instancji - kapitanaty portów, zaś jako władzę II instancji — Urząd Morski, podległy Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu, z siedzibą w Gdyni.

Ponadto specjalne ulgi w postaci taryf wyjątkowych na przewóz towarów do portów polskich Gdańska, Gdyni oraz Tczewa zostały potwierdzone względnie na nowo ogłoszone w Rozporządzeniu PP. Ministrów Komunikacji, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa z dn. 5 grudnia 1927 r. (D. U. R. P. nr. 110, poz. 938).

Tak więc zostały ogłoszone taryfy wyjątkowe na następujące najważniejsze towary na wywóz: zboża w ziarnie i rośliny strączkowe, nasiona oleiste i pastewne, nasiona buraczane (tar. wyj. I), ziemniaki świeże (tar. wyj. II), przetwory ziemniaczane (tar. wyj. III), jarzyny i warzywa świeże i suszone (tar. wyj. IV), na przywóz tytoniu surowego w liściach i łodygach (tar. wyj. V), olejów i tłuszczów roślinnych oraz kwasów tłuszczowych i tłuszczów zwierzęcych (Tar. wyj. VI), na wywóz cukru (tar. wyj. VII), melasy (tar. wyj. VIII), spirytusu (tar. w. IX), trzody chlewnej (tar. w. X), na przywóz ryb (tar. w XI), na wywóz jaj (tar. w. XII), materjałów drzewnych użytkowych i drzewa opałowego (tar. w. XIII), obrzynków skór i oddzierków i odpadków skórzanych, mebli giętych (tar. w. XV), węgla drzewnego, smoły, terpentyny (tar. w. XVI), celulozy i tektury dachowej (tar. wyj. XVII), węgla kamiennego, koksu brykietów węglowych oraz miału węglowego i koksowego (tar. wyj. XIX), przyczem czasowo aż do odwołania opłata za przewóz wynosi do Gdańska i Gdyni po 7,2 zł od tony węgla i 8.2 ł — od tony koksu, do Tczewa zaś po 6,5 zł od tony węgla oraz po 7,5 zł od tony koksu. Dalej obowiązują taryfy wyjątkowe na wywóz rudy żelaznej (tar. wyj. XX), na przywóz rud żelaz. żużli i szlaków, rud, cynku, ołowiu, miedzi i siarki, rudy manganowej, pirytów, przepałków pirytowych i fosforytów (tar. wyj. XXII), na wywóz przetworów naftowych i wosku ziemnego oraz świec parafinowych (tar. w. XXIV), soli kuchennej, bydlęcej i fabrycznej (tar. wyj. XXV), na przywóz surowców i półfabrykatów budowlanych (tar. w. XXVI), na wywóz wyrobów ze szkła i ceramiki (tar. w. XXVII), cementu i wapna hydraulicznego (tar. w. XXVIII), na przywóz surowca żelaznego, hematytu oraz stopów żelaznych (tar. wyj. XXIX), złomu żelaznego i stalowego (tar. wyj. XXX), na wywóz żelaza i stali surowych, wyrobów z nich, blachy i drutu, wszelkich maszyn i aparatów, artykułów przemysłu elektrotechnicznego (tar. w. XXXI), cynku i ołowiu surowego i walcowanego (blachy cynkowej i ołowianej) oraz kwasu siarkawego i siarkowego (tar. wyj. XXXII), na przywóz silników, maszyn i aparatów elektrycznych (tar. w. XXXIV), na wywóz gliceryny, bieli cynkowej, kwasu solnego, soli glauberskiej, sody wszelkiej, potażu żrącego, siarczanu glinu, ałunu krystalicznego, karbidu, żelazo-cyjanku potasu i sodu, oleju kreozotowego, litoponu, błękitu pruskiego i paryskiego oraz ultramaryny, azotniaku, mąki kostnej, soli potasowych i superfosfatu (tar. wyj. XXXV). Następnie mamy ulgi na wywóz zapałek (tar. wyj. XXXVI), kleju i żelatyny (tar. w. XXXVII), na przywóz bawełny, juty i wełny (tar. w. XXXVIII), muszli morskich XXXIX na wywóz wód mineralnych sztucznych

(tar. w XLIII) wreszcie na wywóz wytworów hodowli, a mianowicie masła, mięsa wszelkiego, bekonów i zwierząt bitych (tar. wyj. XLIV). Niema więc obecnie ani jednej ważniejszej dziedziny gospodarczej, niezwiązanej z szeregiem ulg w korzystaniu z dostępu do morza za pośrednictwem polskich portów.

Wojciech Stopczyk.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 14-go do 23 kwietnia b. r. weszło do portu Lipawy 30 statków o łącznej ładowności 11 671 t. r. n.

Statki te przywiozły łącznie 1 516 ton ładunku mieszanego, 400 ton koksu, 4 170 ton węgla (w tem 3 170 ton polskiego), 113 ton żelaza, 210 ton cegły, 250 p. ziemniaków, 56 sążni i 14 sążni sześciennych drzewa.

11 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie wyszło z portu 28 statków o łącznej ładowności 10 278 t. r. n.

Statki te wywiozły łącznie 1 304 ton ładunku mieszanego, 857 standartów i 6 ton drzewa, 145 ton soczewnicy, 570 ton żużlu.

9 statków wyszło próżnych i pod balastem.

Ożywienie w porcie ryskim. Trudności z powodu lodu na drodze do portu ryskiego znacznie się zmniejszyły, a chociaż wcąż jeszcze około Domesnes prowadzić statek powinien łamacz lodu, w Rydze panuje wielkie ożywienie. W porcie eksportowym stoi przeszło 20 parowców, zajmując po 2 miejsce jeden obok drugiego. Przeważnie ładowane jest miejscowe drzewo, którego eksport znacznie się ożywił.

FINLANDJA.

Helsingfors dostępny przez cała zimę? Po doświadczeniach zeszłorocznych z portem Abo, który okazał się w większym stopniu dostępnym dla statków dzięki pracy łamaczy lodu aniżeli Hangö, właściwy port zimowy Finlandji, kolej przyszła w tym roku na Helsingfors, który również okazał sie dostępny prawie bez żadnej przerwy.

Jak się wyjaśnia, silnie i umiejętnie eksploatowane łamacze lodu, których Finlandja posiadada sporo, są w stanie utrzymać kanał w lodzie nawet bardzo grubym i podczas silnych mrozów, jednak przy warunku, że niema bocznego parcia i ruchu lodu. W ten sposób okazuje się, że łatwiej jest utrzymać żeglugę zimową przy pomocy kanałów dojazdowych w grubym lodzie szkerowem aniżeli na otwartem morzu. W ten sposób porty wysunięte, jak np. Hangö okazać się mogą w gorszem położeniu nawet aniżeli położone w szkerach, o ile tylko dostępy do tych szker na otwartem morzu nie są zbyt silnie zablokowane gęstą ruchomą krą. Abo, jak wiadomo, ma dostęp przez Utö, a droga od Utö do Abo, leżąc wśród szkier, już się nadaje do utrzymania kanału w lodzie. Utö zaś jest więcej otwarte, niż Hangö.

Taki sam dostęp, chociaż nieco trudniejszy, ma Helsingfors, przez Barösund, a wtedy gdy Hangö ze wschodniej strony jest blokowany przez lód można dostać się do Barösundu przez Utö i Bokulla. Tak też czyniono w tym roku w większej mierze niż poprzednio i w najbliższych latach spodziewać się należy coraz energiczniejszej walki Helsingforsu o dostępność przez całą zimę. W ten sposób Hangö coraz więcej traci swe znaczenie wyłącznego portu zimowego Finlandji.

SZWECJA.

Żądania budowy nowego doku. Przy sposobności obchodu 25-lecia sztockholmskiego związku armatorów podniesiono kwestję konieczności jak najszybszego zaprowadzenia w porcie Sztokholmu większego doku pływającego. W Sztokholmie istnieje tylko jeden jedyny suchy dok rządowy, który nie wystarcza dla potrzeb zawijających do portu statków.

Z kongresu Żeglugi w Kairze.

Bagrowanie intensywne ssące, zwłaszcza na morzu w czasie fali.

1. Bagrowanie stanowi dobre rozwiązanie dla utworzenia i trzymania kanałów doprowadzających do portów, — lecz w wielu wypadkach musi ono być uzupełniane przez odpowiednie budowle: wały dla kierowania prądów, mola dla zatrzymania poruszanych przez fale piasków i t. d.

2. System przyjęty w Stanach Zjednoczonych, — polegający na utrzymaniu flotylli bagrów, pogłębiającej kanały tych portów, gdzie zachodzi tego potrzeba — jest ekonomiczny. Rzeczywiście pozwala on na wyzyskanie potężnego inwentarza nawet w portach drugorzędnych, których własne środki nie pozwoliłyby na zakup tego rodzaju niezbędnych maszyn.

3. Bagry ssące samodzielne (Drague suceuses porteuses — succion hopper dredge — bagier ssący, ładujący wykopany grunt we własnym kadłubie i następnie odwożący go do miejsca odkładu, t. j. pracujący bez refulerów i szaland) nadają się dobrze do robót na morzu przy fali, o ile jakość gruntu to pozwala.

Gdy ten że jest zbyt zwięzły, rura ssąca winna być zaopatrzona w odpowiedni przyrząd do rozdrabiania.

4. Bagry ssące z rurami ssącemi wlekącemi się, pracujące idąc (T. j. nie na kotwicy. Fala nie pozwala ani pracować na kotwicy, ani używać długich refulerów rurowych, ani nawet ładować grunt na szalandy u burty bagra), — dają dobre rezultaty. Ten sposób wykonywania roboty wymaga jednak statków potężnych, mających oddzielne maszyny dla pomp oddzielne dla poruszania statku.

5. W celu przedłużenia zwykle zbyt krótkich okresów w czasie których robota na kanałach zewnętrznych doprowadzających do portów jest możliwa, — zaleca się urządzenie teleskopiczne rur ssących i zaopatrywanie ich w elastyczne połączone z kadłubem statku, —a nawet używanie rur zupełnie giętkich, -co, jak okazały niedawne doświadczenia wykonane we Francji jest możliwe.

6. Zaleca się połączyć rurę ssącą z kadłubem statku poniżej linji wodnej. Odpowiednie żórawski winne dawać możność podnoszenia rury ssącej i ułożenia jej na pokładzie w celu jej utrzymania w porządku oraz dla ułatwienia żeglugi.

7. Na dużych dragach ssących używanie motorów Diesel'a z elektryczną przekładnią jest zalecane.

Na parowych dragach ssących zaleca się używanie paliwa płynnego, w celu zmniejszenia personelu obsługi kotłów.

8. Wobec tego, że jednostkowy koszt bagrowania zmniejsza się, jeżeli długość czasu wykorzystania maszyny się zwiększa, — korzystnem jest pracować bez przerwy dzień i noc zawsze, gdy stan pogody na to pozwala.

RYBACTWO MORSKIE.

Połowy na wybrzeżu w marcu.

Pod względem wartości połowu marzec okazał się jak dotąd najgorszym miesiącem ostatniego sezonu zimowego. Złowiono ryby według notowań Morskiego Urzędu Rybackiego zaledwie za złotych 118 928,— przy ilości złowionej ryby 107 017 kg.

W poprzednim miesiącu wartość połowu wynosiła 194 000 złotych, więc spadek wartości połowu jest ogromny, jednak ilość złowionej ryby była nawet większa, gdyż w lutym złowiono 105 000 kg. ryby.

Obniżenie wartości połowów tłumaczy się wiec nie zmniejszeniem ilości złowionej ryby, lecz zmniejszeniem połowów cennej ryby (łososia, mielnic i troci) oraz spadkiem ceny na najtańsze ryby (szproty) i na ryby o cenach średniej wysokości (flądry, śledzie).

Podział połowów pomiędzy poszczególne obwody był nieco równiejszy, co jest zresztą marnem pocieszeniem przy powszechnych małych połowach.

Ilościowo na pierwsze miejsce wysunął się tym razem obwód zachodnio-helski z 56 600 kg. złowionej ryby, wartości 42 254 złote, drugie miejsce zajął obwód wschodnio-helski z 23 190 kg. ryby wartości 40 105 zł., trzecie obwód gdyński z 17 122 kg. wartości 22 964 zł, na ostatniem zaś miejscu stanął obwód pucki z 10 105 kg., wartości 13 665 złotych.

Dzięki większemu udziałowi w połowach rybaków w obwodzie zachodnio-helskim i puckim dane na głowę rybaka dają obraz całkiem inny, spychając pod względem wartości złowionej na jednego rybaka obwód zachodnio-helski, na trzecie miejsce, a obniżając jeszcze więcej skromne wyniki rybołóstwa w obwodzie puckim.

W ten sposób obwód wschodnio-helski przy 72 zatrudnionych w marcu rybakach daje wartość połowu na jednego rybaka 557,— zł, obwód gdyński przy 109 rybakach 210,60 zł na rybaka, obwód zachodnio-helski przy 354 rybakach 119,— zł na rybaka, obwód pucki przy 238 zatrudnionych rybaków w marcu 57,40 zł wpływu z połowów na rybaka.

Ilość rybaków uprawiających połowy zmniejszyła się bardzo nieznacznie (z 811 na 773). Ilość zajętych łodzi motorowych zmniejszyła się o 4 (65 na 61). Żaglowych łodzi stosowano o 6 więcej (172 w lutym, 178 w marcu). Sieci stojących użyto o 250 sztuk więcej aniżeli w lutym (przy ilości ich 4 387 sztuk w marcu), pławnic o 500 sztuk więcej niż w lutym (przy ilości ogólnej 3 570 pławnic). Niewodów przybrzeżnych stosowano 7. dennych użyto dwa razy (w lutym przybrzeżnych 7, dennych nie stosowano). Żaków użyto 558 (w lutym 72). Haczyków małych użyto 53 000 łososiowych haczyków nie stosowano (w lutym małych haczyków użyto 30 000, łososiowych przeszło 71 000, prawie wyłącznie ze strony helan). Ości użyto 69 (w lutym 111).

Powyższe wskazuje, iż praca rybaków była nie tylko nie zmniejszona w marcu, lecz znacznie zwiększona, co szczególnie się daje odczuć w stosunku do zmniejszonej wartości połowów.

Co do poszczególnych gatunków ryby, to połowy szprotów naogół dopisywały, przyczem najwięcej złowiono tej taniej ryby w obwodzie zachodnio-helskim 48 175 kg. Lecz również i helanie podnieśli znacznie swój połów szprotów do 18 100 kg., zaopatrując w nie wędzarnie i częściowo rynek gdański. Obwód gdyński złowił ich 6 850 kg., a pucki 1 700 kg., gdy w lutym obwody te nie łowiły szprotów wcale. Ogólna ilość złowionych szprotów — 74 825 kg. przewyższa połowy z lutego o blisko 70 %. Średnia cena szprotów jednak spadła z 40 groszy w lutym na 35 groszy w marcu.

Z gatunków płastug łowiono rozmaite odmiany fląder, skarpi zaś nie łowiono wcale. Połowy fląder już się zwiększyły znacznie, dając w obwodzie zachodnio-helskim 2 780 kg., w puckim 1 120 kg., w gdyńskim 770 kg., W poprzednim miesiącu złowiono w tych obwodach małe ilości flader i tylko w puckim 500 kg., natomiast wschodnio-helski obwód nie miał w marcu połowu fląder wcale, a w lutym złowił ich 350 kilog.

Również i na flądry cena już zdążyła spaść z 1,30 złotych do 1,— za kilogram.

Połowy śledzi ogromnie spadły w stosunku do lutego (w marcu 7 450 kg., w lutym 17 880 kg.), przyczem najmniej odczuł spadek obwód pucki, gdzie ilość połowu spadła z 2 300 kg. na 1 500 kg.

Obwód gdyński pozostawał wprawdzie z 4 650 kg. w marcu na pierwszem miejscu, jednak odczuł znaczny spadek połowów, bo w lutym ten obwód złowił 13 210 kg. śledzi.

Łososi, dzięki obfitym połowom w końcu miesiąca, złowiono dość sporo, jednak znacznie mniej niż w lutym (w marcu 9 062 kg., w lutym 15 721 kg.).

Największy spadek tym razem odczuli helanie (w lutym 13 332 kg. w marcu 4 790 kg.), czem się tłumaczy utrata przez nich w tym miesiącu uprzywilejowanego stanowiska pod względem wartości połowów.

Natomiast wszystkie inne obwody nawet zwiększyły połowy łososi: najznaczniej obwód zachodnio-helski (marzec 2 635 kg., luty 1 510 kg.), obwód gdyński z 825 kg. w lutym na 1 537 kg. w marcu, pucki z 54 kg. w lutym na 100 kg. w marcu.

Zato mielnice i trocie znikły prawie, połów zmniejszył się przeszło siedmokrotnie (w marcu 7614 kg., w lutym 1 025 kg.). Z wyjątkiem helan, którzy nie łowili tej ryby również w lutym, wszystkie obwody ucierpiały prawie jednakowo. Na pierwszem miejscu pozostawał obwód gdyński z 790 kg., na drugiem obwód pucki z 175 kg. i zachodnio-helski z 60 kg.

Połów węgorzy również się zmniejszył o blisko 40 % (marzec 1 150 kg., luty 1 820 kg.), przyczem łowiono, jak i w poprzednim miesiącu węgorze tylko w dwu zachodnich obwodach. Połowy bardzo się zmnieszyły w obwodzie zachodnio-helskim (z 600 kg. na 70 kg.), natomiast w obwodzie puckim tylko nieznacznie (z 1 220 kg. w lutym na 1 080 kg. w marcu.

Połów pomuchli spadł prawie o połowę (marzec 5 460 kg., luty 10 800 kg.), przyczem straty na zmniejszeniu połowów podzieliły się równomiernie z wyjątkiem helan, którzy wogóle pomuchli w obu miesiącach nie łowili.

Połów brzony (siei) znów zanika. Łowiono ją, jak w lutym, w zachodnich obwodach, przyczem połowy spadły o 25 % (marzec 305 kg. luty 400 kg.).

Z innych ryb zatoki szczupaków (marzec 825 kg., luty 900 kg.), okoni (marzec 390 kg., luty 506 kg.) i płotek (marzec 490 kg., luty 900 kg.), oraz knurhanów (marzec 90 kg., luty 400 kg.), złowiono w marcu mniej niż w lutym i tylko kwapów złowiono więcej (marzec 1 005 kg luty 850 kg.).

Ceny za kilogram w złotych wynosiły:

Za szproty 0,35 zł, za flądry 1,— zł. za śledzie 0,80 zł, za łososie 7,00 zł, na mielnice i trocie 3,50 zł, za węgorze 3,— zł, za pomuchle 1,— zł, za brzony 3,— zł, za szczupaki 3,— zł, za kwapy 1,40 zł, za okonie 1,30 zł, za płotki 1,20 zł, za knurhany 0,10 zł.

Sprzedano do wędzarni miejscowych: 80 % szprotów, 15 % śledzi, 10 % łososi, 45 % węgorzy.

Wywieziono do Gdańska: 25 % szprotów, 60 % fląder, 36 % śledzi, 60 % łososi, 75 % mielnic i troci, 20 % węgorzy, 30 % pomuchli, 10 % brzon, 40 % szczupaków, 40 % kwapów. Resztę sprzedano na rynku miejscowym.

Przywóz świeżej ryby do portu gdańskiego.

24 kwietnia:
niem. żagl. z mot. **Möwe** 4 z Słupska,
niem. żagl. z mot. **Emma** 4 z Słupska.

25 kwietnia:
niem. żagl. z mot. **Max** 13 z Svaneke.
duń. żagl. z mot. **Reinhold** 7 z Svaneke.

27 kwietnia:
duń. żagl. z mot. **Agnes** 16 z Helu,
niem. żagl. z mot. **Seeadler** 5 z Słupska.

30 kwietnia:
niem. żagl. z mot. **Hans Martin** 8 Karlskrony.





Poświęcenie Urzędu Marynarki Handl.

Dnia 1-go maja odbędzie się w obecności p. ministra Przemysłu i Handlu inż. Kwiatkowskiego i p. wojewody pomorskiego Młodzianowskiego poświęcenie gmachu Urzędu Marynarki Handlowej w Gdyni i holownika portowego „Tur".

Przy tej sposobności odbyć się ma również uroczyste poświęcenie nowej łuszczarni ryżu.

Parowiec „Niemen" który przybył w sobotę o godz. 3 ej po południu z Anglji i znajduje się obecnie na redzie również będzie oglądany przez p. min. Kwiatkowskiego.

„Niemen" zostanie wprowadzony do portu i rozpocznie ładować około 5.000 t. z przeznaczeniem do Algieru.

Na 1 go maja zapowiada się przybycie parowca Ellen Larsen z ładunkiem 2 000 t. tomasówki z Antwerpji.

Otwarcie Magazynu celnego.

Import towarów przez Gdynię napotykał dotąd na szereg trudności natury formalnej, wyrażających się praktycznie w stracie czasu, kosztów i, co najważniejsza niepewności co do sposobu załatwiania spraw związanych z cłem.

Obecnie, z dniem 27-go kwietnia, został uruchomiony magazyn celny, w którym się odbywa na miejscu składowanie i clenie towarów.

Magazyn celny powstał w ten sposób, że duży hangar rządowy przy wejściu do basenu wewnętrznego podzielono przez połowę całej szerokości budynku, a zachodnią część urządzono jako magazyn celny.

W ten sposób wschodnia część nadal będzie służyć celom eksportowym, zachodnia zaś połowa hangaru ma umożliwić nie tylko formalności clenia, lecz i przechowywania towarów importowych.

Stworzenie magazynu celnego nie jest ostatecznem załatwieniem sprawy, a raczej prowizorjum, które trwać będzie tak długo, jak długo nie będzie urzędu kolejowo-celnego w naszym porcie.

Jak wiadomo, obecnie stacją taryfową jest główna stacja Gdyni a dojazdy kolejowo-portowe są traktowane na prawach prywatnej bocznicy kolejowej.

W związku z tem urząd celny kolejowy funkcjonuje na stacji kolejowej, a nie w porcie.

Stworzenie magazynu celnego ma poważnie ułatwić clenie towarów importowych i nadać jemu większą sprężystość, tak niezbędną ze względu na to, że z cleniem często jest związane rozliczanie się nabywcy i sprzedawcy, względnie ekspedjenta i clenie w trudnych warunkach osłabia możności importowe portu.

Należy się spodziewać, że firmy zainteresowane skorzystają w szerokiej mierze z nowego urządzenia.

Wzmożenie importu w Gdyni.

Pomijając już parowiec angielski „Nowington", kończący wyładunek przy łuszczarni 5550 t. ryżu, zapowiada się jeszcze przybycie statków z ryżem i tomasówką.

W drodze z Hamburgu do Gdyni już się znajduje niem. parowiec Alexandra z ładunkiem 500 ton ryżu.

4-go maja oczekiwany jest w Gdyni parowiec Toruń z ładunkiem 2000 t. tomasówki z Gandawy.

Parowiec „Gdańsk" odpłynie z wycieczką 1-go maja.

Parowce pasażerskie „Gdańsk" i „Gdynia" które powróciły ze Stoczni Gdańskiej 26-go kwietnia, stoją obecnie przy łamifali portu gdyńskiego. Wygląd zewnętrzny tych bielutkich połyskujących statków jest naprawdę efektowny i czarujący.

Parowiec Gdańsk rozpocznie tegoroczną żeglugę letnią wycieczką gimnazjum żeńskiego w Płocku na Bornholm i do Kopenhagi. Odjazd nastąpi 1-go maja. Szczęśliwej drogi!

„Shakespeare" wiezie ryż.

Parowiec angielski „Shakespeare", trzeci parowiec wiozący ryż do Gdyni wprost z Birmy minął 20-go kwietnia, zgodnie z kablogramem, Port Said. W końcu pierwszego tygodnia maja należy go już się spodziewać w Gdyni.

Zderzenie na polskich wodach terytorjalnych. Wypadek parowca „Sundmar".

Gęsta mgła panująca w Gdyni i na całem wybrzeżu 23-go popołudniu i w noc z 23-go na 24-go wywołała dwie awarje, przyczem trzy statki zostały uszkodzone.

Jeden z wypadków, poważniejszy, gdyż zaszło zderzenie statków we mgle miał miejsce w nocy na 24-go.

Żaglowiec szwedzki Najaden ładunkiem drzewa odpłynął 22-go po południu z portu gdańskiego z przeznaczeniem do Kilonji. Słabe i niepomyślne wiatry spowodowały, że w noc na 24-go żaglowiec znajdował się dopiero koło Rozywia. — Niemiecki parowiec August, również niewielki, bo mający ok. 700 ton nośności w drodze z Hamburga do Gdańska mijając Rozywie zderzył się we mgle z Najaden.

Skutki zderzenia były dla Najaden tak poważne, że statek ten został odholowany z powrotem do Gdańska. Sąd morski wyjaśni kto ponosi winę za wypadek.

Drugi wypadek zaszedł na zewnętrznem wybrzeżu Helu i wzbudził żywszą akcję ratowniczą z udziałem holowników gdańskich i „Ursusa".

Duży szwedzki parowiec Sundmar z ładunkiem 3700 ton żelastwa z Rouen do Gdańska Makler Wolff wiecz. 23-go natknął się we mgle na wybrzeże Helu. Na szczęście falowania dużego nie było i względnie łatwo holowniki ratownicze ściągnęły parowiec z mielizny, poczem holownik gdański Ernst wprowadził uszkodzony parowiec do Gdańska. Holownik Ursus spóźnił się w stosunku do prywatnych holowników gdańskich.

Jest rzeczą znamienną iż niezależnie od radjo przedsiębiorstwa ratownicze gdańskie mają na Helu własną służbę informacyjną działającą szybciej od naszej własnej. Poraby pomyśleć o tem żeby nasze holowniki portowe mogły otrzymywać informacje conajmniej taksamo szybkie jak i holowniki gdańskie.

Ruch statków w II. dekadzie.

Przybyły do portu w II-giej dekadzie kwietnia 24 parowce o łącznej ładowności 23.872 t. r. n. w tej liczbie 1 polski, 4 szwedzkie, 7 niemieckich, 4 łotewskie, 3 duńskie, 2 norweskie, 2 francuskie, 1 angielski.

W stanie próżnym przybyło 18 statków, 2 było z pasażerami i drobnicą, 2 z ryżem, 1 z saletrą, 61 t. szyn, 29 t. drobnicy, oraz przyjechało morzem 14 pasażerów.

Odpłynęło 27 parowców o łączn. ładowności 26.503 t. r. n.

W stanie próżnym odszedł 1 statek, z węglem 20, z resztą ładunku 4, z pasażerami 2.

Odjechało 478 pasażerów (do Havru) oraz wywieziono 44.579 t. węgla, w tem 1.783 t. węgla statkowego. Pobrano opłat portowych 21.603.40 zł.

Spuszczenie na wodę „Jadwigi".

21-go dm. odbyło się na stoczni Palmersa w Anglji spuszczenie na wodę parowca pasażerskiego „Jadwiga" zbudowanego na zamówienie P. P. „Żegluga Polska".

Parowiec jest pierwszym z dwóch przeznaczonych dla ruchu pasażerskiego na polskim Bałtyku. Posiadać będzie szybkość około 13 węzłów i służyć będzie do komunikacji codziennej pomiędzy Gdańskiem, Gdynią a Helem.

Siostrzany statek „Jadwigi" nazywa się „Wanda" i spuszczony zostanie w maju.



Ruch portu gdyńskiego za ostatni tydzień.

W ostatnim tygodniu (od 18-go do 25-go kwietnia) weszło do portu 20 parowców o łącznej ładowności 19.390 ton rej. netto, w tej liczbie polskich 2, niemieckich 6, szwedzkich 5, łotewskich 2, francuskich, angielskich, duńskich, estońskich i holenderskich po 1.

Wśród statków na wejściu było próżnych 17, z pasażerami i towarem 1, z ryżem 2. Przyjechało morzem 13 pasażerów, oraz przywieziono 21 ton drobnicy, 291 ton ryżu.

Odpłynęło w tygodniu również 29 parowców o łącznej ładowności 21.445 t. r. n., w tej liczbie polskich 1, niemieckich 6, szwedzkich 4, łotewskich 3, angielskich 2, duńskich 2, francuskich, norweskich po 1.

Wśród statków na wyjściu było z węglem 16, z resztą ładunku 2, z pasażerami 1, próżnych 1.

Wyjechało morzem (do Havru) 288 pasażerow, wywieziono na statkach 34.875 ton węgla w tem 1.510 ton węgla statkowego.

Bieżący tydzień zapowiada się znów rekordowemi liczbami w imporcie (wobec przybycia parowca Nowigton z 5.500 ton ryżu) i wzmożonym eksportem węgla.

„Gdynia“ i „Gdańsk“ wróciły ze stoczni.

Parowce pasażerskie Żeglugi Polskiej „Gdańsk“ i „Gdynia“ już 26-go wieczorem przybyły do Gdyni po bardzo gruntownym remoncie na Stoczni Gdańskiej. Zwłaszcza „Gdynia“ jest zupełnie gotowa do żeglugi tegorocznej, którą rozpocznie wycieczką na Bornholm i Kopenhagi.



Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień.

Ruch portu gdańskiego nadzwyczaj się zwiększył w ostatnim czasie. W tygodniu od 20-go do 27-go kwietnia przybyło do portu 168 statków morskich, w tej liczbie 115 parowców, 3 motorowce, 3 holowniki, 3 lichtugi morskie, 39 żaglowców z mot., 3 żaglowce, 2 motorowce cysternowe, 1 draga.

Próżnych statków na wejściu było 78, z drobnicą 29, z przenicą 17, z żelastwem 13, z żytem 9, z świeżą 5, z zbożem4, z pasażerami i drobnicą 3, z rudą żelazną 2, oraz po 1 z żuzlem żelaznym, fosfatami, kamieniem, celulozą, drzewem, spirytusem, próżnemi konwiami, samochodami.

Przeładowano towaru w imporcie ze statków na kolej: nawozów sztucznych 10.490 t., żelastwem 6.800 t., rudy żelaznej 5428 t., innych towarów 9207 t.

Na wyjściu zanotowano w tygodniu 149 statków, w tej liczbie z węglem 57, próżnych 25, z drobnicą 29, z drzewem 21, z pasażerami i drobnicą, z cementem i spirytusem po 4, oraz po 1 z kamieniem melasa, ropą gazową, solą, resztą ładunku samochodów.

W eksporcie przeładowano z kolei na statki 116 672 t. węgla, oraz z kolei na statki i na składy: 542 wag. drzewa, 31 wag. zboża i 981 wag. innych towarów.

Uderzająca wprost jest niezwykła, niemal rekordowa ilość przeładowanego węgla. Gdyby eksport węgla pozostawał natępnych tygodni na tej samej wysokości, przekroczylibyśmy w maju już wszystkie poprzednie rekordy. Walka pomiędzy koncernami o kontyngenty kolejowo-portowe wskazuje, że jesteśmy w obliczu nowej zwyżki kwoty eksportowej nie tylko przez Gdynię, lecz również przez Gdańsk.

Import nawozów sztucznych, złomu i rudy nieco osłabł, jak również zmalał nadzwyczajnie import śledzi solonych, jednak wwóz zboża zwiększa się, taksamo zwiększa się ilość importowanej drobnicy,

Naogół ostatni tydzień przedstawia obraz pełnego wykorzystania portu gdańskiego, wbrew nieuzasadnionym głosom części prasy gdańskiej, szukającej w Gdyni konkurencji, mającej pozbawić Gdańsk ładunków.

Ze Stoczni Gdańskiej.

W dokach Stoczni znajduje się obecnie siedem okrętów dla przeprowadzenia napraw, względnie konserwacji.

Polski „Lwów“, statek szkolny, przygotowuje się do letniego pływania, doprowadzając do porządku ożaglowanie i takelunek.

„Iskra“, okręt szkolny marynarki wojennej zakłada żagle by jazdę próbną odbyć we środę bieżącą, a w dniu święta narodowego, 3-go Maja br. wystąpi w szeregach statków wojennych w Gdyni.

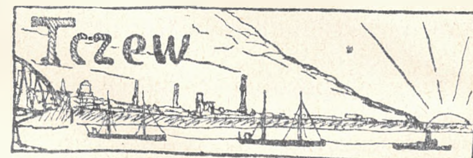
„Rybitwa“ — wyławiacz min, zmienia częściowo arkusze poszycia, które woda morska stosunkowo silnie nadgryzła. Roboty prowadzone są w szybkiem tempie, by również ten statek zdążył na 3 Maja do Gdyni.

Boczno-kołowiec marynarki wojennej „Generał Sosnkowski“ kończy swoją restaurację i również opuszcza w tych dniach stocznię.

„Marja Teresa“ statek włoski kończy już naprawę swego uszkodzonego dna podwójnego i najbliższych dni doki Stoczni opuści.

Niemiecki statek handlowy „Lotte Reith”, przeprowadza gruntowną naprawę kadłuba swego w doku pływającym.

Norweski okręt handlowy „Luksefjell“ został wprowadzony do Stoczni dla naprawy.



W Tczewie nareszcie ładują.

W sobotę 28-go wieczorem przyholowano z Gdańska, z zimowiska, jedną po drugiej lichtugi morskie „Antek“ i "Stefek“ które natychmiast rozpoczną ładować z przeznaczeniem do jednego z portów duńskich. Prowadzić będzie holownik „Rybak“ który przejmie lichtugi dopiero na morzu, gdyż wobec zaniechania wszelkich robót pogłębiania w ujściu od zeszłego roku nie może on przejść przez ławicę ujściową Wisły, na której obecnie w kanale jest około 5 mtr. wody.

Ładowanie w Tczewie.

Od godz. 14-tej 30-go ładuje się w porcie Wisły-Bałtyk węgiel na lichtugę morską „Antek“ poczem ładować będzie lichtuga „Stefek“. Procz tego rozpocznie się jutro ładowanie węgla na berlinki z przeznaczeniem do Królewca.

Ruch statków polskich.

Parow. „Katowice” wyładowuje w Sztokholmie 2805 t. węgla z Gdyni.

Par. „Kraków” wyładowuje w Wallvik 2615 ton węgla z Gdyni.

Par. „Niemen” rozpocznie w Gdyni ładować 4600 węgla do Bone.

Par. „Poznań” ładuje w Oranie 250—300 ton trawy morskiej dla Hamburga.

Par. „Tczew” 27-go przybył z Antwerpji do Wismaru i wyładowuje 563 tony półfabrykatów drutu.

Par. „Toruń” ładuje w Gandawie 2000 t. tomasówki do Gdyni.

Par. „Warta” w drodze z Bône do Gdańska z ładunkiem 3200 t. fosfatów, 200 t. otrąb i 285 t. tytoniu dla Hamburga.

Par. „Wilno“ wyładowuje od 30-go w Kopenhadze węgiel z Gdańska.

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu:

14 kwietnia: duń. par. Belgien 1174 t. z Kopenhagi próżny (Pam, kolej nadwiśl.), niem. par. Arcona 303 t. z Kłajpedy z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Wachtel 554 t. z Middelsborugh z towarem (Nordd. Lloyd, wolna strefa), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Teutonia 768 t. z Kopperwerkshamnu z żelaznemi brykietami (Schenker, wolna, strefa), fsk. par. Equator 2652 t. z Buenos Aires z towarem (Bergenske, Russenhof), niem. par. Minna Cords 552 t. z Kopenhagi próżny (Shipco, Westerpl.), duń. par. Danefelt 724 t. z Kopenhagi próżny (Shaw Lovell, kan. port.), szw. par. Indus 357 t. z Trelleborga próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Marianne 609 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, kan. port.).

15 kwietnia: szw. par. Thure 295 t. z Solvesborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Liane 983 t. z Helsingborga próżny (Reinhold, b. port. ces.), duń. par. Hjortholm 848 t. z Liverpoolu z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Marianne 472 t. z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Niobe 363 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, Westerpl.), niem. par. Kurland 770 t. z Malmö próżny (Westerpl.), norw. par. Bruse 1009 t. z Oslo próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Allan 541 t. z Karlskrony próżny (Bergenske, Westerpl.), fr. par. Capitaine Henri Rallier 1660 t. z Rotterdamu próżny (Mory, kan. port.), duń. par. Ellensborg 729 t. z Szczecina próżny (Bergenske, Wisłoujście), niem. par. Werner Kunstmann 2379 t. z Oranu z fosfatem (Warta, wolna strefa), szw. par. Ossian 894 t. z Szczecina próżny (Pam, Viktoriawand), duń. par. Simone 694 t. z Kallundborga próżny (Bergenske, Legan), pol. par. Toruń 1122 t. z Kallundborga próżny (Reinhold, Viktoriawand), szw. par. Kajsa 729 t. z Klaghamnu próżny (Behnke i Sieg, Alldag), pol. par. Wilno 1122 t. z Bony z fosfatem (Warta, dworzec nadwiśl.), niem. par. Moskau 365 t. z Helsingör próżny Lenczat, Westerpl.), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), łot. par. Bartava 461 t. z Królewca próżny (Voigt, Westerpl.), niem. par. Renate 508 t. z Rönne próżny (Befrakt. Ges., Stocznia Klawitter), norw. par. Rendl 1196 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Alldag), niem. par. Tip 765 t. z Odense próżny (Reinhold, Westerpl.), norw. par. Sarpen 1100 t. z Sarpsborga próżny (Polsko-Skand., Viktoriawand), niem. par. Hildegard 770 t. z Hobro próżny (Lenczat, wolna strefa), norw. par. Gudrid 747 t. z Trollhätten próżny (Polsko-Skand., Victoriawand), hld. par. Ittersum 709 t. z Królewca próżny (Pam, Viktoriawand), duń. par. Jagersborg 727 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, basen Holmu), duń. żagl. z mot. Maagen 97 t. z Królewca z pszenicą (Bergenske, kan. port.), szw. par. Magnar 648 t. z Landskrony próżny (Mory, Alldag), niem. par. Siegfried 329 t. z Szczecina z towarem (Prowe, kan. port.), łot. par. Viesturs 345 t. z Helsingör próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Pregel 196 t. z Szczecina z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), duń. par. Niord 283 t. z Kopenhagi z towarem (Bergenske, b. port. ces.).

16 kwietnia: niem. par. Ursula Fischer 1598 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg, Legan), norw. par. Skolma 1317 t. z Dramen próżny (Legan), szw. par. Ingeborga 191 t. ze Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), est. żagl. z mot. Saga 262 t. z Aabenraa z żelastwem, Reinhold, kan. port.), niem. par. Phila 727 t. z Oslo próżny (Behnke i Sieg, Legan), szw. par. Borg 947 t. z Sztokholmu próżny (Bergenske, Legan), szw. par. Gudrun 452 t. próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), szw. par. Mercur 800 t. (Schenker, kan. port.).

16 kwietnia: gd. par. Hammonia 658 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Wibeke Maersk 514 t. z Malmö próżny (Bergenske), niem par. Dieter Hugo Stinnes 12 1222 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), niem. par. Rainhart 541 t. z Korsöru próżny (Pam), hld par. Odysseus 606 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe), łot. par. Consulus P. Dannebergs 1444 t. z Gandawy próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Johann Blumenthal 931 t. z Nakskov próżny (Reinhold), est. żagl. z mot. Vega 265 t. z Aabensaa z żelastwem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Mercur 800 t. z Helsingborga z rudą (Schenker), pol. par. Robur II 798 t. z Udevalli próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), gd. par. Weichsel 602 t. z Aalborga próżny (Behnke i Sieg, Stocznia Klawitter), fr. par. Lura z Francji próżny (Ganswindt, kan. port.), szw. par. Ragunda 974 t. z Göteborga próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Continental 305 t. z Gdyni z resztą ładunku (Reinhold, wolna strefa).

17 kwietnia: norw. par. Hessa 1317 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Jacoba 351 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), niem. par. Leonhard 429 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, dworzec nadw.), duń. żagl. z mot. Carl 37 t. z Słupska z żytem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Marta 295 t. z Ahus próżny (Lenczat, kan. port.), szw. par. Leila 549 t. z Göteborga próżny (Westerpl.).

17 kwietnia: szw. par. Milos 1853 t. z Sazy z fosfatem (Warta, dworzec nadwiśl.), szw. żagl. z mot. Berta z Rönne jako do portu ukrycia z kamieniami (Westerpl.), szw. par. Arnold Bratt 766 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand., Westerplatte), niem. par. Warnow 551 t. z Roztoku próżny(Bergenske, kan. port.).

18 kwietnia: niem. żagl. z mot. Stina 78 t. z Landskrony z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Grete (Westerpl.), szw. par. Sölve 491 t. z Rotterdamu z pszenicą (Behnke i Sieg, Russenhof), niem. par. Victoria 364 t. z Bremy z towarem (Wolff, kan. port.), norw. par. Bomma 461 t. z Oslo z towarem (Bergenske, Legan), niem. par. Kurland 262 t. z Kłajpedy próżny (Voigt, kan. port.), ang. par. Kovno 1377 t. z Hullu z pasażerami i towarem (Ellermann Wilson, dworzec nadwiśl.), ang. par. Baltonia 2390 t. z Londynu z amunicją, pasażerami i towarem (United Baltic, basen amunicyjny), szw. żagl. z mot. Selma 66 t. z Trelleborga z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), szw. żagl. Dagny z kamieniami (Westerpl.), niem. par. Hoffnung 220 t. z Kłajpedy próżny (Lenczat, kan. port.), szw. par. Annie 697 t. z Malmö próżny (Artus, Westerpl.), szw. par. Inga 734 t. z Gefle z rudą Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Saturn 154 t. z Wismaru z żytem (Prowe, b. port. ces.), norw. par. Ara; 557 t. z Göteborga z towarem (Bergenske, kan. port.), łot. par. Krimulda 1150 t. z Gandawy, próżny (Voigt, Westerpl.).

18 kwietnia: niem. par. Nereus 383 t. z Kolonji z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Gota 674 t. z Oskarshamnu z żużlem żelaznym (Schenker, wolna strefa), gd. żagl. z mot. Karide 320 t. z Narviku z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. Skotland 1015 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Ragnar 434 t. z Lubeki próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), niem. par. Rabe 556 t. z Królewca z towarem (Nordd. Lloyd, Wisłoujście), szw. par. Blanche 210 t. z Sztokholmu z zbożem (Bergenske, Russenhof), niem. par. Harald 367 t. z Lubeki próżny (Lenczat, Westerpl.).

19 kwietnia: duń. par. Spigerborg 954 t. z rudą (Behnke i Sieg, port. ces.), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście, duń. żagl. z mot. Laura 66 t. z Kopenhagi próżne beczki (Ganswindt, Westerplatte), szw. żagl. z mot. Borghild 59 t. z Kopenhagi z pszenicą (Ganswindt, Westerplatte), niem. par. Danzig 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), ang. par. Baltannic 1034 t. z Rygi z pasażerami i towarem (Unidett Baltic, kan. port.), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. hol. Herkules 54 t. z licht. Hamfelde 677 t. i Oldenfelde 675 t. próżny (Voigt, b. skład węgla mar.), łot. par. Lettonia 1621 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand., Viktoriawand), hld. żagl. z mot. Hinderika z żelastwem (Westerpl.), szw. żagl. z mot. Primo 326 t. z Halmstadu próżny (Lenczat, b. skład węgla mar.), niem. par. Lotte Reith 923 t. z Helsingforsu próżny (Dzg. Schiff. K., Westerpl.), niem. żagl. z mot. Reinhold 7 t. z rybą.

20 kwietnia: szw. żagl. z mot. Nora 59 t. z Neustadt z pszenicą (Prowe), niem. żagl. z mot. Metan 297 t. z Sönderborga próżny (Voigt, kan. port.), niem. żagl. z mot. Minna Katharina 61 t. z Ystadu z pszenicą (Bergenske, k. port.), hld. par. Amstel 1253 t. z Szczecina próżny (Dzg. Schiff. K., k. port.), niem. ż. z m. Walküre 57 t. z Helsingborga z żelastwem (Bergenske, k. port.), szw. par. Clara 173 t. z Sztokholmu z pszenicą (Bergenske, k. port.), duń. par. Eli 1112 t. z Królewca próżny (Reinhold, k. port.), szw. par. Tom 1161 t. z Antwerpji próżny (Artus), duń. par. Brunhal 698 t. z Svendborga próżny (Shipco), fr. par. Yainville 836 t. z Bordeaux z towarem (Artus), szw. par. Eesta 893 t. z towarem (Bergenske), chil. m. Ingra 105 t. z Tallinnu z próżnemi konwiami (Witte), niem. par. Herbert 183 t. z Hamburga z towarem (B. i Sieg), niem. par. Ostpreussen 589 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Cecil 726 t. z Halmstadu próżny (Prowe), duń. ż. z m. Ard ze Słupska z pszenicą (Gansw.), szw. par. Plato 451 t. z Tallinnu z drzewem jako do portu ukrycia (Shipco), niem. par. Bonus 519 t. z Antwerpji ze zbożem (B. i Sieg), ang. par. Baltonia 2390 t. z Lipawy z towarem (Un. Baltic).

21 kwietnia: szw. licht. Halsta III 473 t. z Karlskrony z kamieniem (Ick), niem. parow. Joh. Ahrens 538 t. z Londynu z żelastwem (B. i Sieg), szw. ż. z m. Melnik 71 t. z Landskrony z pszenicą (Ganswindt), szw. parowiec Roland 1525 t. z Bordeaux próżny (Scand. Levant), szw. par. Wilhelmina 698 t. z Ahus próżny (B. i Sieg), szw. par. Baltia 1133 t. z Szczecina próżny (B. i Sieg), szw. par. Iris 169 t. z Amsterdamu z towarem (Reinhold), szw. par. Macedonia 932 t. z Göteborga próżny (B. i Sieg), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), łot. par. Rauna 1441 t. próżny (Voigt), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. z Gandawy z żelastwem (B. i Sieg), szw. par. Sendbri 587 t. z Landskrony próżny (Bf. Ges.) niem. ż. z m. Hinrich 83 t. z żytem (Ganswindt), niem. par. Glückauf 1083 t. z Oslo próżny (Bergenske), duń. ż. z m. Jens 121 t. z Kopenhagi z pszenicą (Bergenske), niem. ż. z m. Anny 94 t. z Królewca z żytem (Artus), duń. par. Tunar 521 t. z Fredrikstadu próżny (Dzg. Schiff. K.), belg. hol. Elise IV z hld. dragą XIII z Gdyni (Schichau), duń. par. Fanal 1093 t. z Rotterdamu z pszenicą (Reinhold), duń. par. Wilhelmina 177 t. z Rotterdamu ze zbożem (Voigt), szw. par. Robert 1685 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.).

22 kwietnia: niem. par. Marianne 472 t. z Kłajpedy próżny (Reinh., k. port.), niem. par. Kapitän Kross 394 t. z Antwerpji z pszenicą (Wolff), niem. par. Alwine Russ 566 t. z Hamburga z towarem (Voigt), szw. par. Karin 847 t. z Karlskrony próżny (Polsko-Skand.), łot. par. Linhope 814 t. z Lipawy próżny (Bergenske), niem. par. Jotunheim 2432 t. z Tampy z fosfatem (B. i Sieg), hld. ż. z m. Regina II 158 t. próżny (Ganswindt).

22 kwietnia: niem. ż. z m. Antares II 78 t. z Roztoku z żytem (Gansw., k. port.), niem. ż. z m. Argus 59 t. z Roztoku z żytem (Gansw., k. port.), łot. par. Mars 272 t. z Lipawy z żużlem żel. (B. i Sieg, kan. port.), duń. ż. z m. Marie 55 t. z Kłajpedy próżny (Gansw., k. port.), niem. par. Ottilie 286 t. z Hamburga z towarem (B. i Sieg, k. port.), szw. p. Bojan 609 t. z Kołobrzegu próżny (berg., Westerpl.), niem. par. Erna 49 t. z Hamburga z towarem (Voigt, kolej nadw.), niem. hol. Pontos z licht. Wulksfelde 619 t. i Neuenfelde 615 t. z Kolobrzegu próżny (Voigt, k. port.), gd. par. Prosper 410 t. z Antwerpii z tow. (B. i Sieg, Russenhof), szw. ż. z m. Hedwig 113 z Kopenhagi z pszenicą (Berg. k. port.), łot. p. Ausma 1192 z Amsterdamu próżny (Voigt, Westerpl.), hld. p. Iris 401 z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic), norw. p. Ingerto 1773 z Szczecina próżny (Artus, Wisłoujście), szw. p. Neva 796 t. z Gefle z celulozą (Reinh., k. port.), duń. par. Tove 696 z Stralsundu próżny (Dzg. Schiff. K., Breitenb.), niem. p. Arcona 303 z Szczecina z tow. (Berg. k. port.), duń. p. Farö 277 z Kjöge pr. (Berg. k. port.), duń. p. Ragnhild 678 z Kopenh. pr (D. Schiff. K., Breitenb.), niem. ż. z m. Sturmvogel 6 z Słupska z rybą, szw. par. Ragnar 430 z Malmö próżny (Reinh. Wisłoujście), duń. p. Balder 679 z Tönsbergu pr. (B. i Sieg, Wisłoujś.), szw. par. Ribersborg 705 z Oscarshamnu pr. (Lenczat, Westerpl.), szw. p. Nordöst 623 próżny (B. i Sieg, Alldag), fsk. p. Aegir 457 z Helsingforsu z towarem (Borholdt, kan. port.).

23 kwietnia: est. ż. z m. Wirumaa 371 próżny (Befr. Ges., Baltoil), norw. p. Karmoy.

23 kwietnia: norw par. Karmoy 1440 t. z Bostonu z żelastwem (Shaw Lovell, wolna strefa), fr. par. Lussac 864 t. z Antwerpji z towarem (Worms, kolej nadwiśl.), szw. par. Inger 278 t. z Valbergu z pszenicą (Prowe, kan. port.), szw. par. Astrid 57 t. z Malmö z żytem (Bergenske, kan. port.), duń. par. Knud Willemoes 1160 t. z Vejle próżny (Reinhold, Legan), niem żagl. z mot. Adela 66 t. z Landskrony z pszenicą (Bergenske, Westerplatte), duń. żagl. z mot. Elli 70 t. z Trelleborga z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Esbjerg 893 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand., kolej nadwiśl.).

24 kwietnia: niem. par. Ellen 200 t. z Hamburga z towarem (Prowe), ang. par. Baltara 1383 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. żagl. z mot. Möwe 4 t. z Słupska z świeżą rybą, niem. żagl. z mot. Emma 4 t. z Słupska z świeżą rybą, szw. par. Sundmar 1423 t. z Rouen z żelastwem (Wolff), szw. par. Cyrene 288 t. z Londynu z żelastwem (Reinhold), niem. par. Amrum 585 t. z Hamburga z towarem (Voigt), duń. par. Rosenborg 1206 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske), szw. par. Rurik 247 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. ż. z m. Marta Luise 45 t. z Trelleborga z towarem (Bergenske), niem. par. August 268 tt. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. z Aarhus próżny (Reinhold), niem. par. Consul Suckau 212 t. z Antwerpji ze zbożem, szw. ż. z m. Najaden 195 t. jako do portu ukrycia. fsk. mot. cyst. Margareta 260 t. próżny Behnke i Sieg), niem. mot. Aegir 1127 t. z Oslo z samochodami (Bergenske), szw. par. Karin 196 t. z Kłajpedy z tow. (Bergenske), ang. par. Tasso 2172 t. z Londynu z towarem (Ellerman i Wilson), hld. ż. z m. Wim 99 t. z Kłajpedy z żytem (Prowe), szw. par. Nora próżny (Artus), niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (B. i Sieg), niem. parż Jupiter z towarem (Wolff),

24 kwietnia: grecki par. Orion 2081 t. z Oslo z rudą (Warta), belg. hol. Elise IV. z Gdyni próżny (Schichau), szw. par. Göta 674 t. z Oskarshamnu z rudą (Schenker), szw. par. Lord 917 t.z Cherbourga z żelastwem (Shipco), ang. par. Kolpino 1465 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), norw. par. Munkedel 329 t. z Cherbourga z żelastwem (Bergenske), niem. par. cyst. Nordsee 128 t. z Randersu próżny (Scharenberg), norw. par. Sagatind 96 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske).

25 kwietnia: duń. żagl. z mot. 71 t. z Ahus z pszenicą, szw. żagl. z mot. Thekla 97 t. z Malmö z pszenicą, niem. żagl. z mot. Max 13 t. ze Svaneke z świeżą rybą (Kpt.), niem. par. Marry 1124 t. z Selsingborga próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Arnold Köpke 430 t. z Słupska próżny (Voigt), szw. żagl. z mot. Agnes 59 t. z Ystadu z pszenicą (Bergenske), szw. par. Sven 191 t. z Göteborga z towarem (Reinhold), szw. żagl. Lydia 257 t. z Karlskrony próżny (Bergenske), szw. żagl. z mot. Magda 83 t. z Słupska próżny (Ganswindt), niem. par. Yotunheim 2275 t. z Szczecina próżny Behnke i Sieg), szw. żagl. Elise 127 t. z Helsingborga próżny (Bergenske), szw. par. Gath 267 t. z Szczecina próżny (Bergenske), łot. par. Bartava 461 t. z Lipawy próżny (Voigt), szw. żagl. z mit. Atlantic 709 t. z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Rainhold 7 t. ze Svaneke z świeżą rybą (Kpt.), szw. żagl. z mot. Leopold 150 t. z Limhamnu z pszenicą (Ganswindt), niem. par. J. Blumenthal 889 t. z Londynu z żelastwem (Benhke i Sieg), szw. par. Vandia 798 t. z Helsingforsu próżny (Artus), szw. par. Amazone 378 t. z Malmö próżny (Pam), austr. mot. Kärnten 134 t. z Halmstadu z żytem (Ganswindt), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, w. strefa), niem. par. Orest 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, k. port.), lit. par. Lydys 19[illegible] t. z Szczecina z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.).

26 kwietnia: duń. par. Taarnholm 828 t. z Liverpoolu z towarem (Reinhold, w. strefa), gd. par. Echo 555 t. z Lowesstoftu z żelastwem (Behnke i Sieg), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), norw. par. Luksefjell 853 t. z Rygi próżny (Bergenske), grecki par. Volos 316 t. z Kilonji z spirytusem (Giese), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), szw. żagl. Zenita 186 t. z Helsingborga próżny (Bergenske), szw. par. Anni 772 t. próżny (Prowe, Legan), szw. par. Majfrid 897 t. z Kołobrzegu próżny (Atus, Legan), łot. par. Daugava 748 t. z Flensborga próżny (Bergenske, Legan), niem. par. Eeduard 574 t. do Odense próżny (Artus, Holm), niem. par. Gerda 593 t. z Szczecina próżny (Artus, Holm), niem. par. Wiborg 350 t. z Rygi z towarem (Lenczat, kan. port.), duń. żagl. z mot. Sofie 6[illegible] t. z Halmstadu z żytem (Bergenske, kan. port.), niem. żagl. z mot. Hanne 79 t. z Królewca (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Lilly 729 t. z Landskrony próżny (Artus, Westerpl.), hld. żagl. z mot. Ocean (Shaw, Lovell, b. skład węgla mar.), niem. par. Rhenania próżny (Voigt, Westerplatte).

26 kwietnia: łot. par. Daugava 748 t. z Svendborga próżny (Bregenske, Legan), niem. par. Nordmark 568 t. z Sztokholmu z zbożem (Reinhold, Wisłoujście), szw. par. Helios 924 t. z Rygi próżny (Behnke i Sieg, Legan), norw. par. Luksefjell 853 t. z Rygi próżny (Bergenske, Westerpl.), hld. par. Oceana 343 t. z Milfordu z żelastwem (Shaw Lovell, b. skład węgla mar.), niem. par. Rhenania 480 t. z Szczecina próżny (Voigt, Wisłoujście), duń. par. Scotia 1386 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, Legan), ang. par. Baltonio 2390 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), kan. port.

27 kwietnia: szw. par. Nordland 2346 t. z Melilla z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), duń. żagl. z mot. Agnes 16 t. z Helu z świeżą rybą (Kpt., Gdańsk), niem. por. August Cords 754 t. z Roztoku próżny (Artus, Legan), rum. mot. Moritz 151 t. z Tallinnu z spirytusem (Bartram, b. skład węgla mar.), niem. par. Reinhart 541 t. z Kjöge próżny (Pam, Legan), duń. par. Halfdan z Bordeaux z towarem (Reinhard wolna strefa), niem. par. August Blume 408 t. z Królewca z drzewem (Nordd. Lloyd, b. port ces.), niem. par. Finnland 246 t. z Kalmaru próżny (Voigt, most Breitenbacha), fr. par. Ostrevent 915 t. z Vejle próżny (Behnke i Sieg, Legan), niem żagl. z mot. Seeadler 5 t. z Słupska z świeżą rybą (Kpt. Gdańsk), szw. par. Hera 819 t. z Helsingforsu próżny (Elibor, Legan), szw. par. Gudrun 452 t. z Korlshamnu próżny (Prowe, Legan), niem. par. Mineral 308 t. z Chatham z żelastwem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Belgien 1616 t. z Vejle próżny (Reinhold-Legan), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Ernst Hugo Stinnes nr. 11 715 t. z Szczecina próżny (Artus, b. port ces.),

duń. par. Odesund 719 t. z Aalborga próżny (Shaw Lovell, kan. port.), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), niem. par. Dankwart 129 t. z Rudkjöbingu z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Steinburg 723 t. z Królewca próżny (Lenczat, Westerpl.).

28 kwietnia: niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Phoebus 362 t. z Bremy z towarem (Wolff, kan. port.), duń. par. Marianne 712 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, basen holmu), grecki par. Patros 110 t. z Kilonji próżny (Ganswindt, basen holmu), szw. par. Thyra 359 t. z Londynu z żelastwem (Schenker, Westerplatte), niem. żagl. z mot. Maragreta próżny (Westerpl.), niem. żagl. z mot. Fürst Franz zu Puttbus 63 t. z Królewca z pszenicą (Bergenske, Gdańsk), niem. żagl. z mot. Annemarie 125 t. z Piławy próżny (Prowe, b. skład węgla mar.).

28 kwietnia: duń. par. Oerneborg 1055 t. z Sztokholmu próżny (Bergenske), szw. par. Otis 759 t. z Trelleborga próżny (P.-Sk.), niem. par. Schleswig 477 t. z Holbäk próżny, niem. par. Moskau 365 t. z Dörbak próżny (Pam), fiński par. Imatra 2605 t. z Seriphos z rudą (Behnke i Sieg), szw. par. August 342 t. z Ystadu próżny (Bergenske), franc. par. Depute Pierre Goujon 1182 t. z Szczecina próżny (Mory i Sp.).

Na wyjściu:

14 kwietnia: duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Prowe, norw. par. Lövaas 1126 t. do Dramen z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Kandawa 1170 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. żagl. z mot. Anders 55 t. do Królewca z towarem (Bergenske), niem. par. Aeolus 356 t. do Harburga z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Ilse Reichel 629 t. do Dordrechtu z drzewem (Voigt), niem. par. Egeria 382 t. do Bremy z towarem (Wolff), austr. mot. Donau 260 t. do Odense z drzewem (Wolff), niem. par. Carl Cords 498 t. do Londynu z drzewem (Behnke i Sieg), pol. par. Tczew 344 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Pam), niem. par. Georg Zelk 798 t. do Birkenhead z drzewem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Alma 65 t. do Kłajpedy z cukrem (Prowe), niem. par. Arcona 303 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), niem. mot. cystern. Grete Glad 282 t. do Velje z melasą (Scharenberg), niem. par. Bavaria 553 t. do Gandawy z drzewem (Voigt).

15 kwietnia: duń. par. Vendia 627 t. do Odense z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Altenfelde 1493 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Cewea 270 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), fsk. par. Mercator 2695 t. do Buenos Aaires z towarem (Bergenske).

15 kwietnia: szw. żagl. z mot. Tond 79 tt. do Kopenhagi z melasą (Bergenske), szw. żagl. z mot. Fulton 76 t. do Malmö z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Svan 87 t. do Simrishamnu z węglem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Wim 99 t. do Kłajpedy próżny (Prowe), duń. żagl. z mot. Urda 56 t. do Słupska próżny (Ganswindt).

15 kwietnia: duń. żagl. z mot. Carl 37 t. do Słupska próżny (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Marie 55 t. do Kłajpedy z cementem (Prowe), duń. żagl. z mot. Erna 56 t. do Randersu z melasą (Gnaswindt), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Robur 577 t. do Sztokholmu z węglem (Polsok-Skand.).

16 kwietnia: fr. par. Seine 813 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), duń. par. Aalborg 723 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Sven 191 t. do Göteborga z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Heinz Ferdinand 538 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell), duń. par. Estonia 3820 t.t do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Baltic America Line), niem. par. Siegfried 329 t. do Lipawy (Prowe), szw. par. Indus 358 t. do Saxkjöbingu z węglem (Reinhold).

17 kwietnia: szw. par. Gundborg Segrell 844 t. do Rouen z węglem (Worms), duń. par. Thyra S. 705 t. do Plymouth z drzewem (Behnke i Seig), norw. par. Bruse 1009 t. do Skien z węglem (Bergenske).

17 kwietnia: duń. par. Faro 277 t. do Kjöge z drzewem (Bergenske).

18 kwietnia: szw. mot. Skoghallsverken 294 t. do Porsgrundu z węglem (Polsko-Skand.), gd. par. D. Siedler 256 t. do Egersundu ze śledźmi (Reinhold), hld. par. Odysseus 606 t. do Szczecina z towarem (Prowe), duń. par. Belgien 1616 t. do Odense z węglem (Pam), niem. par. Hildegard 770 t. do Christiansundu z węglem (Lenczat), niem. par. Argus 486 t. do Waldemarsvik z węglem (Reinhold), szw. par. Liana 984 t. do Frederikstadu z węglem (Reinhold), niem. par. Kurland 770 t. do Gefle próżny (Reinhold), par. Renate 508 t. do Lipawy próżny (Befrachtungsges.), szw. par. Thure 295 t. do Svendborga z węglem (Behnke i Sieg), grecki par. Eelesterios K. Venizelos 2546 t. do Wenecji z węglem (Scand. Levant), szw. par. Kajsa 729 t. do Karlskrony z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), duń. par. Asgard 1448 t. do Rönne z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Niobe 363 t. do Bremy z towarem (Wolff).

18 kwietnia: czechosł. par. Bohemia 435 t. do Karlskrony próżny (Wolff), norw. par. Gyda 934 t. do Halden z węglem (Lenczat), niem. par. Tiefsee 484 t. do Lipawy próżny (Reinhold), niem. par. Marieanne 609 t. do Hamburga z węglem i drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Pregel 196 t. do Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Allan 541 t. do Göteborga z węglem (Bergenske), niem. par. Wachtel 554 t. do Tallinu z cukrem i zbożem (Nordd. Lloyd), niem. par. Moskau 365 t. do Dröbak z węglem (Lenczat), duń. par. Lilleborg 861 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Stella Nova 59 t. do Królewca próżny (Bergenske) niem. par. Continental 305 t. do Rotterdamu z towarem (Reinhold), niem. par. Viktoria 364 t. do Królewca z towarem (Wolff), niem. par. Amrum 560 t. do Pals Pasageis z parafiną (Schipco), ang. par. Baltonia 2390 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic).

19 kwietnia: niem. hol. Parnass 55 t. z hld. dragą Normaliseering 84 t. do Gdyni próżne (Voigt i Schichau), niem. par. Werner Kunstmann 2379 t. do Kłajpedy z resztą ład. fosfatu (Warta), niem. par. Schleswig 478 t. do Haderslevn z węglem (Artus), pol. par. Robur II. 798 t. do Oxelösundu z węglem (Polsko-Skand), szw. par. Magnar 648 t. do Sztokholmu z węglem (Mary), hld. par. Beyerland 865 t. do Rotterdamu z węglem (Bergenske), franc. par. Capitaine Henri Rallier 1661 t. z węglem (Mory).

20 kwietnia: duń. ż. z m. Glory do Göteborga z cementem (Voigt), szw. par. Blanche 210 t. do Karlshamnu próżny (Bergenske), szw. ż. z m. Berta 76 tt. do Kłajpedy z kamieniem (Berg.), szw. ż. z m. Familien 78 t.t do Degershamnu próżny (Berg.), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pas. i tow. (Ellerm. i W.), ang. par. Baltonia 2390 t. do Londynu z pas. i tow. (Un. Baltic), norw. par. Rendal 1176 t. do Oslo z węglem (Polsko-Sk.), duń. ż. z m. Reinhold 7 t. do Svaneke próżny, szw. par. Ingebarg 191 t. do Sztokholmu z towarem (B. i Sieg), hld. ż. z m. Neptunus 288 t. do Svendborga z węglem (Dzg. Schiff. K.), łot. parow. Consuls P. Dannebergs 1744 t. do Rönne z węglem (B. i Sieg), szw. par. Borg 948 t. do Kopenhagi z węglem (Bergenske), niem. par. Otto Cords 494 t. do Sztokholmu z drzewem, duń. par. Ossian 894 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Sk.), niem. par. Reinhart 541 t. do Sztokholmu z węglem (P. Sk.), szw. par. Gota 674 t. do Sztokholmu próżny (Schenker), łot. par. Bartawa 401 t. do Lipawy z węglem (Voigt), niem. par. Elsfleth 275 t. do Lipawy z węglem (Berg.), niem. par. Kurland 262 t. do Lipawy z węglem (Voigt), niem. par. Nordafrika 1242 t. do Lipawy z węglem (Scand.), niem. par. Ragnar 434 t. do Svendborga z węglem (B. i Sieg). szw. ż. z m. Magda 83 t.t do Słupska próżny (Ganswindt), hld. ż. z m. Jacoba 80 t. do Tönsbergu z drzewem (Gw.).

21 kwietnia: niem. par. St Lorenz 343 t. do Rygi z tow. (Lenczat), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z tow. (Reinhold), szw. par. Annie 780 t. do Kop. z węglem (Artus), duń. par. Niord 283 tt. do Ahus z towarem (Berg.), niem. par. Cereal 310 t. do Rotterdamu z towarem (Prowe), szw. ż. z m. Merry 98 t. do Norrköpingu z tow. (Berg.), duń. par. Vibeke Maersk 514 t. z drzewem (Gansw.), norw. par. Gette 73 t. do Helsingr. ze spirytusem (Witte), niem. par. Jacoba 352 t. do Amsterdamu z tow. (Prowe), niem. par. Herow 383 t. do Rouen z tow. (Wolff), szw. ż. z m. Primo 326 t. do Halmstadu z węglem (P. Sk.), gd. par. Etzel 593 t. do Antwerpji z towarem (B. i Sieg), niem. par. Danzig 575 t. do Tallinu z tow. (Lenczat), szw. par. Cimbria próżny (Befr. G.), gd. par. Edith Bosselmann 291 t. do Abo z towarem (Prowe), niem. par. Hoffnung 220 t. do Londynu z drzewem (Lenczat), norw. par. Bomma 461 t. do Oslo z tow. (Berg.), niem. ż. z m. Werner 67 t. do Göteb. z solą (Gansw.), duń. par. Ellensborg 728 t. do Londynu z drzewem (Bg.), szw. p. Iris 169 t. do Göteb. z tow. (Rhd), duń. p. Spigerborg 954 t. do Kopenh. próżny (BiS), niem. p. Rabe 557 do Antwerpji z tow (N. Ll.), niem. par. Leonhard 429 t. do Hamb. z tow. (BiS), rum. par. Carmen Sylva 102 t. do Tallinnu ze spiry (Witte), niem. par. Swinemünde 1160 do Antwerpji z drzewem (Bergenske).

22 kwietnia: norw. par. Gundrid 748 t. do Oslo z węgl. (P. Sk.), szw. par. Inga 731 do

Gdyni próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Clara 173 t. do Gdyni próżny (Bergenske), szw. par. Arnold Bratt 727 t do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Scotland 1015 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.).

22 kwietnia: niem. p. Ursula Fischer 1598 t. do Göteborga z węglem (B. i Sieg), niem. ż. z m. Christina 66 do Sztokholmu z węglem (Gansw.), łot. p. Viesturs 345 do Stege z węglem (Artus), niem. par. Warnow 551 do Havru z węglem (Berg.), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Sk.), duń. ż. Althea 65 do Kopenhagi z węglem (Pol. Sk.), szw. ż. Najaden 159 t. do Kilonj z drzewem (Gansw.), duń. par. Niels Ebbesen 382 do Kopenhagi z pasaż. pocztą i tow. (Reinh.), niem. par. Lexa 503 do Southamptonu z drzewem (D. Schiff. K.), duń. par. Simone 694 do Odense z węglem (Reinh.), niem. par. Phila 727 do Oslo z węglem (B. i Sieg), niem. par. Dieter Hugo Stinnes 1222 do Roueń z węglem (Berg.).

23 kwietnia: niem. par. Jon. Blumenthal 931 do Korsör z węglem (Reinhold).

23 kwietnia: duń. ż. z mot. Carl 37 t. do Svaneke z węglem, duń ż. z m. Olga 60 t. na Bornholm z węglem (Behnke i Sieg), niem. ż. z m. Stturmvogel 6 t. do Słupska próżny, niem. par. Harald 267 t. do Pargasu z węglem (Lenczat), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Minna Cords 552 t. do Bayonne z węglem (Shipco), szw. p. Roland 1520 t. do Aleksandrji z towarem (Scand. Levant), duń. par. Danefelt 724 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), chil. ż. z m. Karin Irmgard do Helsingforsu ze spirytusem (Bartram).

24 kwietnia: norw. par. Hessa 1317 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Baltitia 1768 t. do Göteborga z węglem (Artus), szw. par. Milos 1853 t. do Helsingborga próżny (Warta), niem. par. Marta Schröder 344 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Waltraute 83 t. do Borgholmu z węglem (Bergenske), duń. ż. z m. Bonavista 67 t. do Haderslevn z węglem (Artus), hld. par. Ittersum 789 t. do Korsör z węglem (Shipco), szw. par. Mercur 800 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. ż. z m. Emma 4 t. do Słupska próżny (kpt.), szw. ż. z m. Concordia 87 t.t do Langesundu z węglem (Ganswindt), duń. par .Hjortholm 848 t. do Manchesteru z drzewem i tow. (Reinhold).

24 kwietnia: niem. żagl. z mot. Möwe 3 t. do Słupska próżny (Kpt.), niem. żagl. z mot. Nanny 73 t. do Kołobrzegu z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Anny 94 t. do Rönne próżny (Ganswindt), duń. par. Borhild 682 t. do Londynu z drzewem (Shipco), niem. par. Ottilie 286 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Farö 277 t. z drzewem (Bergenske), niem. par. Fanal 299 t. do Rotterdamu z towarem (Reinhold), niem. par. Anni Ahrens 554 do Londynu z drzewem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Gefion 92 t. do Halmstadu z cementem (Ganswindt), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), szw. par. Cecil 767 t. do Göteborga z węglem (Prowe), chil. par. Christina 133 t. do Helsingforsu ze spirytusem (Giese), belg. hol. Elise IV, z hld. dragą nr. XIII. do Gdyni próżne (Schichau), hld. par. Iris 401 t. do Królewca z towarem (Prowe), niem. par. Jupiter 329 t. do Królewca z towarem (Wolff), niem. mot. Aegir 1127 t. do Sztokholmu z resztą ład. samochodów (Bergenske), szw. par. Gustafsberg 775 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.).

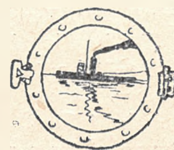
25 kwietnia: niem. par. Stettin 797 t. do Rouen z węglem (Mory), szw. żagl. Gefion 183 t. do Sundshamnu z cementem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Freya 54 t. do Niesing z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Nora 59 t. (Bergenske), niem. żagl. z mot. Max 13 t. do Kołobrzegu próżny (Kpt.), niem. par. Glöckauf 1083 t. do Rouen z węglem (Bergenske), duń. par. Ragnhild 678 t. do Lautenbergu z drzewem (Dzg. Schiff. K.), duń. żagl. z mot. Nanny 61 t. do Haderslevn z cementem (Ganswindt), fsk. mot. cyst. Margareta 260 t. do Ekenäs z ropą gazową (Behnke i Sieg), duń. par. Jägersborg 727 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), duń. par. Tove 686 t. do Bostonu z drzewem (Shaw, Lovell), niem. par. Carl 166 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Arcona 303 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), niem. par. Elin 348 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. mot. Methan 297 t do Kilonji z drzewem (Voigt), norw. par. Ara 557 t. do Bergen z towarem (Bergenske), niem. par. Erna 491 t. do Hamburga próżny (Voigt), gd. par. Hammonia 658 t. do Aalborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Leila 550 t. do Otterbäcken z węglem (Artus), niem. par. Brocken heim 2472 t. do Kadyksu próżny (Behnke i Sieg).

26 kwietnia: szw. par. Nordöst 628 t. do Halmstadu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Marieanne 472 t. do Rörig z węglem (Reinhold), łot. par. Linhope 814 t. do Rygi z węglem (Bergenske), norw. par. Skolma 1317 t. do Drammen z węglem (Prowe), niem. par. cyst. Nordsee 128 t. do Velje z melasą (Prowe), szw. par. Macedonia 32 t. do Korsör z węglem (Behnke i Sieg), duń. żagl. Viking 97 t. do Skagen z węglem (Artus), duń. żagl. Kurt 262 t. do Degershamnu z węglem (Reinhold), szw. par. Sven 191 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), fsk. par. Eegir 457 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z towarem (Bergenske), niem. hol. Herkules 54 t. do Amsterdamu z licht. Hamfelde 677 t. i Oldenfelde 674 t. z drzewem (Voigt), niem. par. Herbert 183 t. do Królewca z towarem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Karix 321 t. do Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg).

26 kwietnia hld. par. Amstel 1253 t. do Harburga z węglem (Danz. Schiff. K.), lit. par. Lydys 196 t. do Kłajpedy z tow. (Behnke i S.). fr. par. Lussac 864 t. do Bordeaux z towarem (Worms), łot. par. Lettonia 1621 t. do Rygi z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. Gdynia 233 t. do Gdyni próżny (Żegl. Pol.), pol. p. Gdańsk 234 t. do Gdyni próżny (Ż. P.).

27 kwietnia: gd. par. Marie Siedler 221 t. do Rygi próżny (Reinhold), niem. żagl. z mot. Stina 78 t. do Svendborga z drzewem (Bergenske), szw. żagl. Elise 127 t. do Hudiksvallu z węglem (Bergenske), niem. par. Amrum 558 t. do Hamburga próżny (Voigt), niem. par. Bonus 519 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Wiborg 350 t. do Rygi z towarem (Lenczat), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i tow. (United Balt.), szw. hol. Holger 14 t. z licht. Halsta III 479 t. do Karlshamnu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Bojan 609 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Hahilde 83 t. do Słupska próżny (Befr. Ges.), szw. par. Robert 1604 t. do Sztokholmu z węglem (Pol.-Skand.), czechosł. żagl. z mot. Melnik 63 t. do Degerhamnu z węglem (Ganswindt), szw. par. Helios 924 t. do Raa próżny (Behnke i S.), gd. par. Weichsel 601 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Behnke i Sieg), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), duń. żagl. z mot. Agnes 16 t. do Rönne próżny (Kpt.), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z drzewem i tow. (B. i Sieg), fr. par. Yainville 836 t. do Rouen z towarem (Worms), ang. par. Tasso 2172 t. do Londynu z pas. i tow. (Eller. Wils.), duń. żagl. z mot. Reinhold 7 t. do Svaneke próżny (Kpt.), szw. par. Harriet 847 t. do Sztokholmu z węglem (P. Skand.), ang. par. Baltonia 2390 t. do Londynu z pas. i tow. (U Baltic.), duń. par. Eli 1112 t. do Grammen z węglem (Reinhold).

28 kwietnia: duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Seeadler 5 t. do Słupska próżny (Kpt.), niem. par. Ostpreussen 1790 t. do Oslo z węglem (Polsko-Sk.), niem. par. Wilhelmine 177 t. do Królewca próżny (Voigt), pol. licht. Antek 392 i Stefek 370 t. do Tczewa próżne (Wisła-Bał.), duń. żagl. z mot. Laura 59 t. do Kopenhagi z melasą (Ganswindt), duń. par. Marianne 712 t. do Rygi próżny (Reinhold), pol. par. Wilno 1121 t. do Kopenhagi z węglem (Pam), grecki par. Volos 316 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z tow. i końmi (Reinhold), szw. par. Ester 843 t. do Manchesteru z drzewem (Berg.), szw. par. Newa 796 t. do Garstonu z drzewem (Reinhold), szw. par. Ethel 908 t. do Toste z węglem (Polsko-Skand.), szw. żagl. z mot. Inger 278 t. do Hernösandu z węglem (Prowe), duń. par. Knud Villemoes 860 t. do Esbjergu z węglem (Reinhold), duń. par. Halfdan 854 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), szw. mot. Atlantic 709 t. do Köpingu z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Ingerto 1773 t. do Oslo z węglem (Artus), norw. par. Mikfjell 329 t. do Gdyni próżny (Bergenske), niem. par. Consul Suckau 212 t. do Garstonu z drzewem (Reinhold).



Ruch portowy

GDYNIA

Na wejściu:

24 kwietnia: szw. par. Kjell 688 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.), hld. par. Eem 742 t. z Hamburga próżny (Pol. Ag. Morska).

25 kwietnia: szw. par. Siirto 420 t. z Kłajpedy próżny (Prowe), ang. par. Novington 2.100 t. z Bassein z 5.550 t. ryżu (Pol. Ag. Morska), niem. par. Altenfelde 1494 z Göteborga próżny (Pol. Ag. Morska), duń. par. Vera 721 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Frieda 1270 t. z Sztokholmu próżny (Pol. Ag. Morska).

26 kwietnia: fr. par. Pologne 1841 t. z Havru z 7 pasażerami i 16 ton muszli i win. (Cie Gen. Transatl.), duń. par. Alf 1375 t. z Aalborga próżny (Reinhold), pol. par. Robur II 797 t. z Oxelesundu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Indus 358 t. z Saxköpingu próżny (Polsko-Skand), szw. par. Dagny 384 t. z Karlshamnu próżny (Polsko-Skand.), polski par. Gdynia 237 t. z Gdańska prożny (Żegl. Polska), polski par. Gdańsk 237 t. z Gdańska próżny (Żegl. Polska).

27 kwietnia: szw. par. Elsie 827 t. z Kilonji próżny (Polsko-Skand.),

29 kwietnia: niem. par. Ragnar 434 t. z Svendborga próżny (Speed), lit. par. Stephanie 438 t. z Królewca próżny (Reinhold), niem. par. Franz Rudolf 850 t. z Bandholmu próżny (Polsko-Skand.), norw. par. Damptre 1105 t. z Oslo prożny (Hartwig), norw. par. Mitkjel 330 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.)

30 kwietnia: pol. par. Robur 578 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Kajsa 730 ton z Karlskrony próżny (Pol. Ag. Morska), pol. par. Niemen 1845 ton z Stockton on Tees próżny (Żegl. Polska), ang. par. Akenside 1139 t. z Gandawy próżny (Polsko Skand.), niem. par. Aleksandra 438 ton z Hamburga z 526 t. ryżu (Hartwig).

Na wyjściu:

23 kwietnia: ang. par. Keats 2.722 t. do Hullu próżny (Pol. Ag. Morska), pol. par. Kraków 1112 t. do Vallwiku z węglem (Żegl. Polska), ang. par. Akenside 1139 t. do Gandawy z węglem (Polsko-Skand.)

24 kwietnia: szw. par. Robur 578 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

25 kwietnia: niem. par. Selma 913 t. do Nakskov z węglem (Polsko-Skand), pol. par. Katowice 1108 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska.)

26 kwietnła: szw. par. Inga 731 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand), hld. par. Eem 742 t. do Stugsundu z węglem (Pol. Ag. Morska) fr. par. Pologne 1841 t. do Havru 401 pasażerów i 18 t. drobnicy (Cie Gen. Transatl.)

27 kwietnia: est. par. Kalev 1104 t. do Drammen z węglem (Polsko-Tkand.) szw. par. Siirto 420 t. do Ystadu z węglem (Prowe).

28 kwietnia; par. Kjell 688 t. do Halmstadu z węglem (Polsko-Skand.

29 kwietnia niem. par. Altenfelde 1494 t. do Limhamnu z węglem (Pol. Ag. Morska) duń. par. Frida 1270 t. do Malmö z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. Indus 358 t. do Kristenehamnu z węglem (Pol.-Skand.), szw. par. Dagny 384 t. do Karlstadu z węglem (Polsko-Skand.)

30 kwietnia: duń. par. Alf 2375 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold). norw. par. Mitkjel 330 t. do Kadrilu z węglem (Polsko-Skand.)

1 maja: szw. par. Elsie 827 t. do Munkedalu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Ragnar 434 ton do Aabenraa z węglem (Sped), pol. par. Robur II 797 t. do Norrköpingu z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. Gdańsk 237 t. do Kopenhagi z pasażerami (Żegl. Polska), lit. par. Stephanie 438 t. do Lipawy z węglem (Reinhold).

RECENZJA.

Brysson Cunningham. Administracji portu. Przegląd systemów administracji portowej, stosowenycy w różnych krajach. Tłumaczenie z angielskiego Dr. Z. R. G.- Nakładem tygodnika Przemysł i Handel. Warszawa 1928.

Książka Cunninghama. przetłumaczona i wydana w języku polskim z inicjatywy ministerstwa przemysłu i handlu jest prawdziwą encyklopedją spraw związanych z administrajcą portową. - Różni się ona znacznie od licznych wydań o sprawach portowych. zwłaszcza angielskich tem, że nie jest podręcznikiem praktycznym. ani rozprawą prawniczą. lecz obejmuje całokształt zagadnienia — po równawczo i analitycznie, dając tylko w miarę możności syntezę a pozostawiając jej przeprowadzenie czytelnikowi, wobec obfitości nagromadzonego materjału. „Administracja portu" w ten sposób przez autora ujęta jest niewyczerpanem źródłem dla każdego mającego do czynienia ze sprawami eksplotacji portów, chociaż nie tyle daje praktyczne wskazówki, ile pogłębia wiedzę czytelnika i zachęca go do porównania i selekcji.

Na naszym rynku księgarskim, ubogim nadzwyczajnie w dzieła poświęcone sprawom portowym ukazanie się tego rodzaju monografji jest nadzwyczaj na czasie.

Doprowadzamy dopiero swe porty do stanu używalności. odpowiadającej zapotrzebowaniom kilkudziesięciu miljonów ludności, które te porty obsługują i w przyszłości w jeszcze większej mierze obsługiwać będą.

Książka tego rodzaju w tych warunkach innteresować powinna nie tylko osoby związane z administracją portową i eksplotacją portu, lecz również każdego żeglugowca. eksportera. importera, ekspedytora, i wogóle każdego, mającego styczność ze sprawami handlu morskiego.

Również ekspedytorzy rzeczni i kolejowi mogą znaleźć dla siebie wiele cennych wskazówek w tej książce, poruszającej także sprawy eksploatacji węzła kolejowego portowego, składowania towarów, przeładunku z berlinek na statki lub odwrotnie i administracji odpowiednich gałęzi portowych.

Książka zawiera następujące rozdziały:

1. Wstęp. 2. Funkcje portu. 3. Klasyfikacja portów. 4. Zarząd portu. 5. Administracja portu. 6. Portowa władza wykonawcza. 7. Opłaty, należytości, ciężary. 8. Czynsz i opłaty domów składowych. 9. Robocizna w porcie. 10. Jurysdykcja portowa. Portowy węzeł kolejowy. 11. Przepisy. 12. Policja portowa.

Bardzo ciekawy i zasadniczo najważniejszy rozdział — nosi nazwę „Zarząd portu". Autor omawia w nim 5 rozmaitych form zarządu portami: zarząd państwowy, autonomiczny, kolejowy, municypalny i prywatny.

Poszczególne gałęsie administracji portu są omawiane w rozdziale „Administracja portu".

Rozdział o portowej władzy wykonawczej omawia funkcje dyrektora portu, sekretarjatu. wydziału inżynierji, wydziału finansowego, wydziału kapitana portu. obrotów towarowych i innych wydziałów.

Tłumaczenie naogół dobre. mimo. że nie zawsze można się zgodzić na wybór wyrazów przez tłumacza.

Korekta natomiast licha. Na stronicy 13-ej punkt a) zupełnie opuszczony, natomiast punkt b) podany jest jako punkt a. Na stronicy 111 pierwszy wiersz zupełnie zbyteczny itp. Byłoby pożądanem, ażeby do książki były załączane errata. dla lepszej orjentacji czytelnika.

Stan lodu na Bałtyku.

Na wodach polskich, niemieckich, duńskich, południowo-szwedzkich, litewskich i na otwartem wybrzeżu Łotwy lodu niema.

Zatoka Ryska: koło Domesnaes pasma paku (zbitej kry), żeglugę podtrzymuje łamacz lodu. Ku SE od Domesnaes otwarte wody wzdłuż wybrzeża, żegluga możliwa tylko dla statków z silnemi maszynami. W Margrafen kra, dla żaglowców żegluga pozostaje zamknięta. Ryga wolna od lodu. Ainaszi — kra, żagluga zamknięta.

W Moonsundzie żegluga zamknięta. Koło Zerel pod brzegiem kra, dalej po zachodniej stronie wysp Ozylji i Dagoe aż do Nargen lodu niema. Na redzie Tallinu kra, żegluga możliwa tylko dla statków z mocnemi maszynami. Dalej ku wschodowi żegluga zamknięta, chociaż miejscami już jest tylko słaba kra.

Dojazd do Leningradu mimo zapowiedzi pozostaje zamknięty całkowicie.

W Finlandji na zatoce Fińskiej port Kotka już jest otwarty, ale przed Rankö żegluga jeszcze jest zamknięta. Południowy port Helsingforsu wolny od lodu, w Baroesundzie śryż i drobna kra. Hangoe wolny od lodu. Abo notuje złą widoczność i wolną wodę. Koło Utoe lodu niema. Przed Raumo i w portach Rafso i Mantyluoto pracują łamacze lodu. W ten sposób jest również dostępny Wasklot. Jacobstad jeszcze jest zamknięty, taksamo wszystkio porty dalej ku północy.

W północnej Szwecji na wodach Angermanaelv już pracują łamacze lodu. Taksamo już są otwarte dla żeglugi Bremö i Alnosund i północny dojazd Gefle. Dalej ku południowi żegluga bez przeszkód.

O flocie Wisły-Bałtyk.

Wszyscy nasi czytelnicy przypominają jak w roku 1926-ym i w początkach 1927 go nadzwyczaj szybko rozwinęły się przewozy Towarzystwa Żegluga Wisła-Bałtyk w Tczewie.

Zakupiono wówczas 6 holowników morskich i 14 lichtug morskich, których nośność sięgała 10.500 ton DW. Statki te przewiozły następnie setki tysiące ton węgla, są jednak zupełnie unieruchomione od grudnia ubiegłego roku.

Gdzie się znajdują te statki w chwili obecnej i w jakim są stanie?

Oto zapytania, które interesują każdego, tembardziej, że w ostatnim czasie znów pojawiły się pogłoski, a nawet zupełnie pewne wiadomości o częściowym uruchomieniu tej floty statków, holowanych i holujących na pełnem morzu.

Statki Wisły-Bałtyk znajdują się w trzech dużych grupach w. porcie gdańskim, gdzie stały na zimowisku na tych samych miejscach. Najwięcej statków stoi przy Polskim Haku, który im dał dogodny przytułek, gdyż niema tu obecnie przystani dla statków ładujących. Hak zaś należy do polskiej marynarki handlowej.

Stoją tu ocumowane największe lichtugi Towarzystwa, biorące po 1.200 ton węgla — „Janek" i „Jurek", oraz lichtugi 650-tonowego typu: „Antek", „Alek", „Franek", „Felek" i „Edek", oraz dwie szkuty do przeładowywania węgla na wodzie, ze statku na statek.

Inna grupa znajduje się po przeciwległej stronie Wisły, przy stoczni Wojana. Stoją tu holowniki: „Orkan", „Tyran", „Krakus", „Sambor" i „Rybak", oraz lichtuga 650-tonowa „Stefek".

Trzecia grupa stoi przy Holmie pod Stocznią Gdańską i składa się wyłącznie z lichtug 650 tonowych. Są to: „Wojtek", „Wacek" „Benek", „Bartek", „Bolek" i Bronek".

Holownik portowy Towarzystwa „Foka" znajduje się w Tczewie. Znaczna większość tych statków jest w znakomitym stanie konserwacji i mogłaby być uruchomiona natychmiast. Na większości statków został przeprowadzony w rokn 1927 bardzo gruntowny remont, podnoszącym znacznie ich wartość.

Faktycznie będą uruchomione z dniem 1-go maja tylko holownik „Rybak" i lichtugi „Antek" i „Alek".

Unieruchomienie na dłuższy czas statków przynosić powinno bardzo poważne straty. Szkoda, naprawdę że Towarzystwo nie może zapewnić zatrudnienia swym statkom, co może w końcu doprowadzić do likwidacji całej tej floty, tak potrzebnej ze względu na rentowność eksportu węgla niemi do mniejszych portów duńskich, szwedzkich i wschodniobałtyckich.

Do sprawy tej jeszcze powrócimy niebawem.

Wypadki w porcie.

Onegdaj zdarzył się znów wypadek w porcie, który kosztował życie ludzkie. Pewna dziewczyna piętnastoletnia kradła węgiel pod dźwigami mostowemi. Ranżujący pociąg zabił ją na miejscu, przecinając przez pół.

Oczywiście, ustrzec się od tego rodzaju wypadków niepodobna, zwłaszcza o zmierzchu, lub nawet w nocy, gdyż i w nocy odbywa się podstawianie pociągów z węglem.

Statystyka wypadków w porcie jednak od pewnego czasu notuje znów większą ilość wypadków.

Ruch portowy pociąga za sobą wprawdzie możliwość wypadków. W sąsiednim Gdańsku, jak w porcie, tak i na stoczniach zdarzają się jeszcze liczniejsze wypadki, lecz zdawać musimy sobie sprawę z tego iż procentowo do rozmiarów ruchu i ilości zajętych osób wypadki te zdarzają się tam znacznie rzadziej niż w Gdyni.

Wypadki podzielić można na następujące kategorje:

a) Wypadki wpadnięcia do wody,
b) Wypadki przy ładowaniu,
c) Wypadki przy windach,
d) Wypadki przy torach kolejowych.

Pierwsza kategorja wypadków, kiedyś liczniejsza, dziś już zanikła, a bezpieczeństwo będzie wkrótce jeszcze większe, gdy molo południowe otrzyma wykonywane obecnie podwójne oszalowanie drewniane.

Wypadki przy ładowaniu są obecnie i od początku bardzo liczne. Tłumaczy się to ładowaniem własnemi środkami okrętów węgla z zastosowaniem w większej mierze siły ludzkiej niż przy kranach brzegowych i z poważnem obciążeniem urządzeń ładunkowych okrętu. Nieprawidłowe wahnięcie się kubła lub pęknięcie liny stalowej wywołuje nieraz fatalne skutki.

Wobec tego, że przy obecnych zapatrywaniach prawnych handlowy statek w obcym porcie podlega jurysdykcji tego portu, nie będąc eksterytorjalnym, jest możliwość wydania zarządzeń regulujących nie tylko zachowanie się przy kuble na brzegu, lecz również i na pokładzie, tembardziej, że ładują nasi miejscowi robotnicy portowi.

Ponieważ ładowanie ciężkich kubłów własnemi środkami statku jest raczej dla niektórych statków wyjątkiem, możliwe jest, że ich liny stalowe mogą mieć przedawnione próby atestowane.

Przy samych windach wypadksą rzadziej notowane, lecz niedawno zdarzył się taki wypadek, mia, nowicie przz po noszeniu krypy która zatonęła podczas burzy. Na obcych statkach windy są prawie zawsze w dobrym stanie, a obsługa jest własna tych statków, jednak na naszych statkach byłby zapewne pożądany ściślejszy nadzór nad własnością wind, celowością ich dla danego celu i fachowością obsługi.

Realne potrzeby handlu morskiego przez Gdynię.

Dużo w prasie naszej pisze się o taniości portu gdyńskiego i istotnie opłaty portowe w Gdyni są o wiele niższe niż w Gdańsku, robocizna w Gdyni jest tańsza niż w Gadńsku, a koszta manipulacji towarów musiałyby być również tańsze, praca zaś kranów elektrycznych w niedługim czasie będzie tańsza, gdyż na mocy umowy zawartej z elektrownią „Gródek" prąd dostarczony dla celów portowych z dodatkowej stacji „Żur" pod Gródkiem będzie się kalkulowało o 70 % taniej niż w Gdańsku. Również koszta składowania w Gdyni zapowiadają się jako znacznie niższe niż w Gdańsku.

Realne warunki niestety nie zupełnie zgadzają się z wnioskami rozumowemi. Trzeba wiedzieć z jaką trudnością nakłonić można ekspedytora i kupca do posługiwania się Gdynią zamiast Gdańska.

Główną przeszkodą, jak się zdaje, jest mała jeszcze sprężystość organizacji portowej z punktu widzenia handlowego. Pośrednictwo, jakiem jest w gruncie rzeczy maklerstwo i ekspedycja, pracują w nader prymitywnych warunkach. Przy ekspedjowaniu jakiegokolwiek towaru, z wyjątkiem węgla, dla którego już jest utarta droga, powstają kwestje zasadnicze, których czynniki miejscowe nie w stanie są rozwiązać, i co do których wypowiedzieć się mają dopiero odpowiednie resorty w porozumieniu ze sobą, co często zupełnie uniemożliwia narazie przewóz korzystny danego produktu przez Gdynię.

Tak się naprzykład rzecz miała, jak nas informują czynniki zainteresowane (ekspedytorzy), z eksportem przez Gdynię tegorocznej produkcji cukru. Nie tylko nie wywieziono w tym roku przez Gdynię ani tony cukru, lecz też niema widoków bliskiej normalnej organizacji tego eksportu. Sprawa jest tem łatwiejsza, że w Gdańsku jest już wyrobiona organizacja składowania i ładowania cukru, którą z nieznacznemi zmianami możnaby zastosować w Gdyni.

Niestety wątpliwości zasadnicze co do tego w jaki sposób traktować worki cukru przy eksporcie w porcie gdyńskim z gruntu widzenia formalności celnych i akcyzowych, połączonych ze składowaniem, nie zostały jak dotąd rozstrzygnięte.

Projekty prywatnych składów dla cukru krzyżują się z planami rządowych magazynów na większą skalę i w ten sposób sprawa się przewleka.

Co do towarów mniej kosztownych, jak ruda, a nawet nawozy sztuczne, to względem nich Gdynia dziś jeszcze nie przedstawia właściwych warunków przeładunku, bowiem pomijając brak uruchomionych kranów dla przeładunku tych towarów, podstawianie wagonów ze stacji Gdynia do portu kosztowała do niedawna 7 złotych od wagonu, czego kalkulacja przewozów tego rodzajów wytrzymać nie może.

Obecnie dość dużo już pod tym względem się zmieniło na lepsze. Opłata za podstawienie wagonów została znacznie zmniejszona, stworzenie magazynu celnego czyni warunki dla drobnicy o wiele normalniejszemi.

Pozostaje zanotować że i ze strony ekspedytorów posługujących się Gdynią daje się zauważyć tendencja pobierania większej prowizji aniżeli w Gdńasku, co tylko częściowo tłumaczy się „surowością" portu gdyńskiego.

Rozpiętość pomiędzy całkowitemi kosztami ekspedycji przez Gdańsk a Gdynię szybko się zmniejsza, mimo iż właściwie dzięki zarządzeniom ostatnich miesięcy powinna ona nawet się zwiększać.

Dowodzi to, że ze strony przedsiębiorstw ekspedycyjnych istnieje tendencja wyrównawcza, za cenę policzenia sobie większych kosztów, czego oczywiście być nie powinno.

Sąsiedztwo Gdańska żadną miarą nie może normalizować cen manipulacyj towarowych w Gdyni. Nie na to budujemy w Gdyni port handlowy, ażeby był taksamo kosztowny w użyciu jak Gdańsk.



Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Na przewóz węgla:

3 000 ton	Gdańsk/Gdynia -	Limhamn	4/9	za tonę
2 500 „	„ „	Sundsvall	5/-	„ „
3 000 „	„ „	Göteborg	4/9	„ „
3 000 „	„ „	Gefle	4/10½	„ „
2 500 „	„ „	Drammen	5/6	„ „
2 000 „	„ „	Skutskär	5/-	„ „
1 500 „	„ „	Holmsund	5/7½	„ „
1 400 „	„ „	Skelleftshamn	5/9	„ „
2 000 „	„ „	Sztokholm	5/9	„ „
1 000 „	„ „	Helsingfors	5/6	„ „
1 000 „	„ „	Pargas	5/6	„ „
600 „	„ „	Vesteras	6/9	„ „
3 200 „	„ „	Kopenhaga	4/7½	„ „
3 000 „	„ „	Sonderborg	4/6	„ „
2 000 „	„ „	Odense	5/-	„ „
2 000 „	„ „	Reykjavik	10/6	„ „
1 500 „	„ „	Hadersleben	5/3	„ „
1 500 „	„ „	Aalborg	5/9	„ „
1 500 „	„ „	Gjedser	5/9	„ „
1 200 „	„ „	Faaborg	5/6	„ „
1 100 „	„ „	Svendborg	6/9	„ „
1 000 „	„ „	Nakskov	5/6	„ „
800 „	„ „	Helsingör	6/-	„ „
800 „	„ „	Stege	6/7½	„ „
600 „	„ „	Hirtshals	8/-	„ „
3 000 „	„ „	Lipawa	4/3	„ „
1 200 „	„ „	Treport	6/3	„ „
3 000 „	„ „	Dieppe	5/6	„ „
4 000 „	„ „	Rouen	5/5	„ „
8 000 „	„ „	Rio de Janeiro	10/6	„ „
6 000 „	„ „	Wenecja	10/6-10/9	„ „
5 000 „	„ „	Tryjest	10/6-10/9	„ „
5 000 „	„ „	Genua	9/1 1/2	„ „
6 000 „	„ „	Oran	9/6 1/2	„ „

Na przewóz drzewa:

6 000 ton Złomu	Rio - Gdańsk		33/-	za tonę
5 000 „ „	Wilmington „	dol.	3,25	„ „
800 std. D. B. B.	Roterdam „	hfl.	15/-	„ „
500 sąż. kopaln.	Gandawa „		26/-	za sąż.
500 std. D. B. B.	Antwerpja „		23/6	za std.

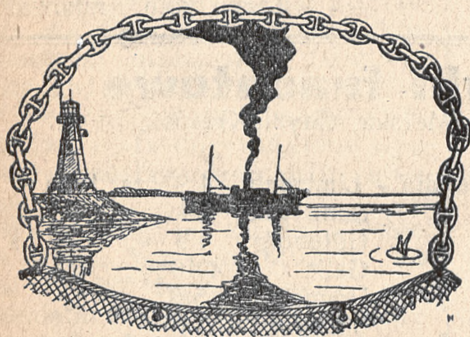
Powyższe stawki są bez zobowiązania.

Przewozy żeglugi polskiej w kwietniu.

Statki P. P. „Żegluga Polska" przewiozły w kwietniu 26 160 t. ładunków w tej liczbie 19 149 t. w wywozie z Polski (18 755 t. węgla i 394 t. drzewa), 5 639 t. w przywozie do Polski (4 200 t. fosforytów oraz 1 439 t. drobnicy i różnych towarów), a 1 372 t. w przewozie pomiędzy portami zagranicznemi (1 372 t. drobnicy i innych towarów).

Odbyto podróży z ładunkiem 11 i odwiedzono przy tem 5 portów francuskiej północnej Afryki, 3 porty szwedzkie, 2 belgijskie, 2 niemieckie, 1 duński, 1 włoski.

Od początku roku przewieziono 121 073 t. ładunku i zainkasowano za frachty 40 985 funtów szterlingów.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

21 kwietnia:
łot. par. **Abava** 865 do Lipawy.
22 kwietnia:
łot. par. **Kaupo** 1 458 do Sztokholmu,
niem. par. **Taigeta** 803 do Ekenäs,
szw. par. **Nornan** 353 do Grenaa.
23 kwietnia:
pol. par. **Kraków** 1 122 do Vallviku,
ang. par. **Akenside** 1 139 do Gandawy.
24 kwietnia:
szw. par. **Robur** 578 do Sztokholmu,
duń. par. **Bretland** 1 235 do Kopenhagi.
25 kwietnia:
niem. par. **Selma** 818 do Nakskov,
pol. par. **Katowice** 1 108 do Sztokholmu,
26 kwietnia:
szw. par. **Inga** 731 do Kalmaru,
hld. par. **Eem** 742 do Stugsundu.
27 kwietnia:
est. par. **Kalev** 1 104 do Drammen,
szw. par. **Siirto** 420 do Ystadu,
duń. par. **Vera** 721 do Oslo.
28 kwietnia:
szw. par. **Kjell** 688 do Halmstadu.
29 kwietnia:
niem. par. **Altenfelde** 1 494 do Limhamnu,
duń. par. **Frieda** 1 240 do Malmö,
szw. par. **Indus** 358 do Kristinehamnu,
szw. par. **Dagny** 384 do Karlstadu.
30 kwietnia:
duń. par. **Alf** 1 375 do Kopenhagi,
norw. par. **Mitkjel** 330 do Kardrilu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 54 015 t. węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

23 kwietnia:
niem. par. **Joh. Blumenthal** 931 do Korsöru,
duń. żagl. z mot. **Carl** 37 do Svaneke,
duń. żagl. z mot. **Olga** 60 na Bornholm,
niem. par. **Harald** 267 do Pargasu,
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi,
niem. p. **Minna Cords** 552 do Bayonne.
24 kwietnia:
norw. par. **Hessa** 1 317 do Oslo,
szw. par. **Baltitia** 1 768 do Göteborga,
niem. żagl. z mot. **Waltraute** 83 na Bornholm,
duń. żagl. z mot. **Bonavista** 67 do Haderslevn,
hld. par. **Ittersum** 789 do Korsöru,
szw. par. **Merkur** 800 do Sztokholmu,
szw. żagl. z mot. **Concordia** 87 do Langesundu,
niem. żagl. z mot. **Nanny** 73 do Kołobrzegu,
szw. par. **Cecil** 767 do Göteborga,
szw. p. **Gustafsberg** 775 do Göteborga,
niem. par. **Teutonia** 768 do Göteborga.
25 kwietnia:
niem. par. **Stettin** 797 do Rouen,
niem. żagl. z mot. **Freya** 54 do Kiesing,
niem. par. **Glückauf** 1 083 do Rouen,
gd. par. **Hammonia** 658 do Aalborga,
szw. par. **Leila** 550 do Otterbäcken.
26 kwietnia:
szw. par. **Nordöst** 628 do Halmstadu,
niem. par. **Marianne** 472 do Rörvig,
łot. par. **Linhope** 814 do Rygi,
norw. par. **Skolma** 1 317 do Drammen,
szw. par. **Macedonia** 932 do Korsöru,
duń. żagl. **Visking** 97 do Skagen,
duń. żagl. **Kurt** 262 do Degershamnu,
hld. par. **Amstel** 1 253 do Harburga,
łot. par. **Lettonia** 1 621 do Rygi.
27 kwietnia:
szw. licht. **Halsta** III 479 doKarlshamnu,
szw. par. **Bojan** 609 do Sztokholmu,
szw. par. **Robert** 1 604 do Sztokholmu,
czechosłow. żagl. z mot. **Melnik** 63 do Degershamnu,
szw. par. **Harriet** 847 do Sztokholmu,
duń. par. **Eli** 1 112 do Drammen.
28 kwietnia:
duń. par. **Victoria** 1160 do Kopenhagi,
niem. par. **Ostpreussen** 1 790 do Oslo,
pol. par. **Wilno** 1 122 do Kopenhagi,
szw. par. **Ethel** 908 do Toste,
szw. żagl. z mot. **Inger** 278 do Hernösandu,
duń. par. **Knud Villemoes** 860 do Esbjergu,
szw. mot. **Atlantic** 709 do Köpingu,
norw. par. **Ingerto** 1 773 do Oslo,
szw. par. **Majfrid** 524 do Falkenbergu.
29 kwietnia:
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi,
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi,
szw. żagl. **Gaerd** 268 do Hudiksvallu,
szw. par. **Amazone** 378 do Oernskoldsvik,
duń. żagl. z mot. **Jens** 125 do Faxö,
norw. par. **Balder** 679 do Lysekilu,
szw. par. **Cyrene** 288 do Szwecji.
30 kwietnia:
niem. par. **Jotunheim** 2 235 do Wenecji,
łot. par. **Bartava** 461 do Windawy.

Statki powyższe wywiozły łącznie 95,000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

23 kwietnia:
duń. par. **Danefelt** 724 do Londynu.
24 kwietnia:
duń. par. **Hjortholm** 848 do Manchesteru (i z tow.),
duń. par. **Borghild** 682 do Londynu,
duń. par. **Farö** 277 do
niem. p. **Anni Ahrens** 554 do Londynu,
norw. par. **Asplund** 899 do Prestonu.
25 kwietnia:
duń. par. **Ragnhild** 678 do Lautenbergu,
duń. p. **Jägersborg** 727 do Tynedocku,
duń. par. **Tove** 696 do Bostonu,
niem. mot. **Methan** 297 do Kilonji.
26 kwietnia:
niem. licht. **Hamfelde** 677 i
niem. licht. **Oldenfelde** 674 do Amsterdamu.
27 kwietnia:
niem. żagl. z mot. **Stina** 78 do Svendborga,
gd. par. **Weichsel** 601 do Westhartlepoolu,
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z tow.).
28 kwietnia:
szw. par. **Ester** 843 do Manchesteru,
duń. par. **Halfdan** 854 do Bordeaux (i z tow.),
niem. par. **Konsul Suckau** 212 do Garstonu,
niem. par. **Arnold Köpke** 439 do Gandawy,
niem. par. **Finnland** 246 do Ostendy,
niem. par. **August Blume** 408 do Amsterdamu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 49 000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

26 kwietnia:
niem. par. cyst. **Nordsee** 128 do Vejle.
28 kwietnia:
duń. żagl. z mot. **Laura** 59 do Kopenhagi.

Statki powyższe wywiozły łącznie 400 ton cukru i melasy.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

23 kwietnia:
norw. par. **Karmoy** 1 440 z Bostonu.
24 kwietnia:
szw. par. **Sundmar** 1 423 z Rouen,
szw. par. **Cyrene** 288 z Londynu,

szw. par. **Lord** 917 z Cherbourga,
norw. par. **Munkedel** 329 z Cherbourga.
25 kwietnia:
szw. żagl. z mot. **Svanen** 74 z Svendborga,
niem. żagl. z mot. **Kurt** 200 z Londynu,
niem. p. **J. Blumenthal** 889 z Londynu.
26 kwietnia:
gd. par. **Echo** 555 z Lowestoftu,
hld. par. **Oceana** 343 z Milfordu.
27 kwetnia:
niem. par. **Mineral** 308 z Chatham.
28 kwietnia:
szw. par. **Thyra** 359 z Londynu.
30 kwietnia:
szw. żagl. **Stina** 186 z Kpenhagi.

Statki powyższe przywiozły łącznie 16 800 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

24 kwietnia:
grecki par. **Orion** 2 081 z Huelvy,
szw. par. **Göta** 674 z Oskarshamnu.
27 kwietnia:
szw. par. **Nordland** 2 346 z Melilli.
28 kwietnia:
fsk. par. **Imatra** 2 605 t. z Seriphos.
29 kwietnia:
niem. par. **Kurt Hartwig Siemers** 648 z Setubalu.

Statki powyższe przywiozły łąznie 19 000 ton rudy i pirytu.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy przez port gdański.

23 kwietnia:
fr. par. **Lussac** 864 z Antwerpji.
24 kwietnia:
niem. par. **Ellen** 200 z Hamburga,
ang. par. **Baltara** 1387 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Amrum** 585 z Hamburga,
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
niem. żagl. z mt. **Marta Luise** 45 z Trelleborga,
niem. par. **August** 268 z Hamburga,
szw. par. **Karin** 196 z Kłajpedy,
ang. par. **Tasso** 2 172 z Londynu,
niem. par. **Brake** 336 z Hamburga,
niem. par. **Jupiter** 328 z Królewca,
ang. p. **Kolpino** 1 465 z Hullu (i z pas.).
25 kwietnia:
szw. par. **Sven** 196 z Göteborga,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
niem. par. **Orest** 382 z Rotterdamu,
lit. par. **Lydys** 196 z Szczecina.
26 kwietnia:
duń. par. **Taarnholm** 828 z Liverpoolu,
niem. par. **Wiborg** 350 z Rygi,
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Londynu (i z pas.).
27 kwietnia:
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.).
28 kwietna:
niem. par. **Aeolus** 356 z Hamburga,
niem. par. **Phoebus** 362 z Bremy.
29 kwietnia:
duń. par. **Lituania** 3 940 z Nowego Jorku (i z pas.),
duń. par. **Svanholm** 2 172 z Kopenhagi.
30 kwietnia:
duń. par. **Wiborg** 289 z Aarhus,
hld. par. **Odysseus** 606 z Amsterdamu,
niem. par. **Arcona** 303 z Szczecina,
niem. par. **Reval** 575 z Lubeki,
niem. par. **Marianne** 609 z Hamburga,
niem. par. **Imatra** 544 z Lubeki.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

23 kwietnia:
szw. par. **Roland** 1 520 do Aleksandrji.
24 kwietnia:
duń. par. **Hjortholm** 848 do Manchesteru (i z tow.),
niem. par. **Ottilie** 286 do Lipawy,
niem. par.**Fanal** 299 do Rotterdamu,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Lpawy (i z pas.),
hld. par. **Iris** 401 do Królewca,
niem. par.**Jupiter** 328 do Królewca.
25 kwietnia:
niem. par. **Arcona** 303 do Kłajpedy,
niem. par. **Elin** 348 do Rotterdamu,
norw. par. **Ara** 557 do Bergen.
26 kwietnia:
szw. par. **Sven** 191 do Helsingforsu,
szw. par. **Karin** 196 do Sztokholmu,
niem. par. **Herbert** 183 do Królewca,
lit. par. **Lydys** 196 do Kłajpedy,
fr. par. **Lussac** 864 do Bordeaux.
27 kwietnia:
niem. par. **Bonus** 519 do Hamburga,
niem. par. **Wiborg** 350 do Rygi,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu (i z pas.),
ang. par. **Kolpino** 1 465 do Hullu (i z pas.),
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z drzewem),
fr. par. **Yainville** 836 do Rouen,
ang. par. **Tasso** 2 172 do Londynu (i z pas.),
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Londynu (i z pas.).
28 kwietnia:
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
duń. par. **Halfdan** 834 do Bordeaux (i z drzewem),
niem. par. **Orest** 382 do Rotterdamu.
29 kwietnia:
fsk. par. **Equator** 2 652 do Helsingforsu,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.).

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
29. 4.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	8. 5.	Lituania	Baltic America Line
14. 5.	"	" "	22. 5.	Lituania	"
10/ 6.	"	" "	14. 6.	Estonia	"
7. 5.	" Londynu	" Londynu	11. 5.	Tasso	Ellerman Wilson-Line
8. 5.	" Hull	" Hull	11. 5.	Kolpino	"
14. 5.	" Londynu	" Londynu	18. 5.	Smolensk	"
15. 5.	" Hull	" Hull	18. 5.	Kowno	"

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
4. 5.	z Le Havre	do Le Havre	5. 5.	S. S. Virginie	Cie Generale
11. 5.	"	"	12. 5.	S. S. Pologne	Transatlantique

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.